

BULLETIN DU P. C. M.

Association des Ingénieurs

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

I

LISTE DES INGÉNIEURS

DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

Les noms des Sociétaires sont inscrits en caractères gras

Les camarades sont priés de vouloir bien signaler au Secrétaire les erreurs qu'ils auraient constatées dans la liste ci-après et les changements qui surviendraient dans leur situation (grade, résidence, adresse personnelle).

PONTS & CHAUSSÉES

1° FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ

§ 1^{er}. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Alexandre (Paul), Paris, 18, rue Desbordes-Valmore.
Barois, château des Réaux, à Chouzé-sur-Loire (Indre-et-Loire).
Basire (de), Paris, 39, avenue Kléber.
Baume, Paris, 21, rue de la Pompe.
Boreux, Paris, 95, rue de Rennes.
Chabert, Paris, 6, rue du Mont-Thabor.
Cheysson, Paris, 4, rue Adolphe-Yvon.
Considère, Paris, 103, boulevard du Montparnasse.
Debauve, Paris, 28, rue des Saints-Pères.
Derome, Paris, 32, rue Jouvenet.
Doërr, Paris, 8, rue Talma.
Etienne, (Paul) Paris, 8, rue de Solférino
Faure (Eugène), Paris, 1, rue Davioud.
Flamant, Bourg-la-Reine (Seine), 11, Grande-Rue.
Gariel, Paris, 6, rue Edouard-Detaille.
Gruson, Lille, 9, rue de Bruxelles.
Guérard, Paris, 8, rue Picot.
Guinard, Paris, 28, rue des Saints-Pères.
Haag, Paris, 11 bis, rue Chardin.
Henry (Ernest), Paris, 15, rue Godot-de-Mauroi.
Hétier, Paris, 11, rue de Londres.
Joly, Paris, 11, rue du Printemps.
Jozon, Paris, 40, rue de Lubeck.
Jullien, Paris, 106 bis, rue de Rennes.
Juncker, Paris, 20, rue Euler.
Kleine, Paris, 9, avenue de la Bourdonnais
Lax, Paris, 17, rue Joubert.
Lefort, Paris, 61 bis, boulevard Beauséjour.

MM.

Lemoine, Paris, 77, rue Notre-Dame-des-Champs.
Lethier, Paris, 11, avenue Jules-Janin.
Lévy (Maurice), Paris, 15, avenue du Trocadéro.
Mengin-Lecreulx, Paris, 148, rue de Rennes.
Mocquery, Paris, 10, rue Perronet.
Pérouse, Paris, 40, quai Debilly.
Philippe, Paris, 23 bis, rue de Turin.
Picard (Alfred), Paris, 12, cité Vaneau.
Pochet, Paris, 9, rue de Thann.
Préaudeau (de), Paris, 21, rue Saint-Guillaume.
Quinette de Rochemont, Paris, 18, rue de Marignan.
Renaud (Georges), Paris, 29, rue Scheffer.
Rouville, Paris, 16, avenue du Trocadéro (cotisation rédimée).
Salles, Paris, 46, boulevard Saint-Michel.
Ussel (d'), Paris, 4, rue Bayard.
Véfillart, Paris, 14, rue Brémontier.

§ 2 — INGÉNIEURS EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Alby, Paris, 80, boulevard Flandrin.
Alvin, Limoges (Haute-Vienne), 43, rue Neuve-Chinchauvaud.
Aubin, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 8, rue des Bégonias.
Babin, Lorient (Morbihan).
Babinet, Paris, 5, rue Washington (cotisation rédimée).
Balandier, Béziers (Hérault).
Barbé, Paris, 11, Square Moncey.
Barbet, Saint-Quentin (Aisne), 44, rue de l'Isle.
Barrand, Lons-le-Saunier (Jura).
Barre, Agen (Lot-et-Garonne).
Batard-Razelière, Marseille (Bouches-du-Rhône), 1, quai de la Joliette.
Bauchal, Paris 14, rue Labruyère.
Bechmann, Paris, 68, rue Pierre-Charron.
Becker, Alençon (Orne).
Becquerel, Paris, 6, rue Dumont-d'Urville.
Belleville, Rouen (Seine-Inférieure), 7, rue Fontenelles
Belley, Châlons-sur-Marne (Marne), 19, rue Chamorin.
Berget, Beauvais (Oise).
Bernis, Perpignan (Pyrénées-Orientales).
Berquet, Paris, 3, boulevard Henri-IV.
Berthet, Ajaccio (Corse).
Bertrand (Léon), Paris, 6, rue Condorcet (cotisation rédimée).
Bienvenuë, Paris, 2, rue de la Bienfaisance.
Blagé, Paris, 52 bis, boulevard Haussmann.
Bleynie, Paris, 12, rue Pelouze.
Bloch, Paris, 103, boulevard Malesherbes.
Bonafous, Limoges (Haute-Vienne).
Bonneau (Henri), Paris, 21, boulevard Saint-Germain.
Bonnet, Paris, 106, boulevard de Courcelles.
Boulongne (Lestorey de), Paris, 18, rue Washington.
Bourgougnon, Marseille, 120, cours Lieutaud (cotisation rédimée).
Bourguin, Reims (Marne), 28, rue du Barbâtre
Bourquelot, Paris, 7, rue Michelet.
Bousigues, Paris, 4, avenue des Gobelins.
Boutan, Paris, 52, rue d'Anjou.
Boutteville, Paris, 5 bis, rue du Panthéon
Bouvaist, Vesoul (Haute-Saône).

MM.

Bresse, Paris, 8, rue de l'Université.
Brosse (René de la), Grenoble, 10, rue de Villars
Cadart, (Gaston), Pau (Basses-Pyrénées), villa du Parc.
Cadart (Gustave), Chaumont (Haute-Marne).
Caille, Périgueux (Dordogne), 3, boulevard de Vésone.
Callon, Paris, 3, rue Monsieur.
Canat, Lyon, 7, quai de l'Occident.
Cartault, Paris, 3, rue de Lyon.
Charguéraud, Paris, 17, avenue du Trocadéro.
Chastellier, Paris, 76 bis, rue des Saints-Pères.
Clavel, Bordeaux (Gironde), 20, rue de Ferrère.
Clavenad, Mont-de-Marsan (Landes).
Clerc, Valence (Drôme).
Cléry, La Roche-sur-Yon (Vendée).
Collard, Lyon (Rhône), 11, quai Rambaud.
Colmet-Daâge, Paris, 44, boulevard Raspail.
Colson, Paris, 130, boulevard Saint-Germain (cotisation rédimée).
Cordier, Evreux (Eure).
Cornac, Carcassonne (Aude).
Cosmi, Nantes (Loire-Inférieure).
Cosserat, Paris, 112, boulevard Saint-Germain
Cottalorda, Draguignan (Var).
Cottreau, Paris, 1, rue Legendre.
Coustolle, Mustapha-Alger (Algérie), 28, boulevard Bon-Accueil.
Couvrat-Desvergues, Paris, 3, rue de la Grande-Chauffière.
Crahay de Franchimont, Paris, 1, rue de l'Université.
Cuénot, Niort (Deux-Sèvres).
Daujon, Philippeville (Algérie).
Debray, Paris, 41, avenue Kléber.
Delestrac, Saint-Etienne (Loire), 3, rue Marengo.
Delure, Bayonne (Basses-Pyrénées).
Denizet, Nîmes (Gard), 26, rue Séguier.
Denys, Paris, 1, rue de Courty.
Desmure, Paris, 11, rue Villebois-Mareuil.
Desprez, Paris, 86, boulevard de Courcelles.
Devos, Paris, 44, rue de Verneuil.
Dieulafoy, Paris, 12, rue Chardin.
Dou, Ministère des Colonies.
Draux, Angoulême (Charente).
Dreyfus (Silvain), Dunkerque (Nord).
Drogue, Paris, 19, rue Casimir-Perier.
Drouet, Poitiers (Vienne).
Dubreque, Auxerre (Yonne).
Ducrocq, Le Havre (Seine-Inférieure).
Dupin, Aurillac (Cantal).
Dusuzeau, Compiègne (Oise).
Dyrrion, Avignon (Vaucluse).
Eschbach, Toulouse (Haute-Garonne), 66, rue Pargaminières.
Etienne (Louis), Paris, 4, rue Bara.
Fages de Latour (de), Tunis, (cotisation rédimée).
Faure (Camille), Perpignan (Pyrénées-Orientales).
Faure (Louis), Montauban, 44, rue Corail.
Ficatier, Dakar (Sénégal).
Fontaneilles, Paris, 20, rue des Capucines.
Fouan, Paris, 78, rue de Rennes.
Galliot, Dijon (Côte-d'Or), 45, rue Saint-Philibert.
Garreta, Paris, 3, square Rapp.
Gauckler, Alger, 17, boulevard Bon-Accueil
Geoffroy, Versailles (Seine-et-Oise), 8, rue de Béthune.
Getten, Hanoi (Indo-Chine), et Paris, 14, rue Pelouze.
Gilliot, Paris, 97, rue de Monceau.
Girardon, Lyon (Rhône), 5, quai des Brotteaux.
Glasser, Paris, 109, rue de Courcelles.
Godard (Louis-François), Ager, 8, rue de Joinville.
Godard (Louis), Caen (Calvados).
Gotteland, Chambéry (Savoie), 6, place du Château.
Goupil, Paris, 66, boulevard Emile-Augier.
Gros, Lyon (Rhône), 6, rue Duquesne.
Gubian, Privas (Ardèche).
Guibal, Montpellier (Hérault), rue Rondelet.
Guibert, (Léonce), Paris, 34, avenue Bosquet.

MM.

Guillemot, Hanoi (Tonkin).
Harel de la Noë, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
Harlé, Bordeaux (Gironde), 36, rue Emile-Fourcand.
Hausser, Paris, 102, boulevard Malesherbes.
Hémarquin, Epinal (Vosges), 11, rue de la Préfecture.
Hérad, Paris, 197, boulevard Saint-Germain.
Herpin, Paris, 34, rue Marbeuf.
Heude, Melun (Seine-et-Marne).
Heurtault, Novors (Nièvre), rue Thévenot.
Hivonnait, Lyon, 28, rue de la Belle-Cordière.
Homolle, Paris, 5, rue Théodore-de-Banville.
Houbre, Belfort, faubourg de France, 24.
Humbert (Georges), Paris, 134, rue de Rennes.
Imbert, Nice (Alpes-Maritimes), rue de la Préfecture.
Jacquerez, Foix (Ariège).
Jannin, Albi (Tarn).
Jégou d'Herbeline, Paris, 108, rue de Rennes.
Jullidière, Saïgon (Indo-Chine).
Kuss (Charles), Bar-le-Duc (Meuse).
Labbaye, Rodez (Aveyron), 49, avenue Victor-Hugo.
Lagout, Paris, 43, rue du Rocher.
Lamothe, Mende (Lozère).
Lancrenon, Paris, 45, rue de Rennes.
La Rivière, Lille (Nord), 79, rue Royale.
De Larminat (Louis), Hanoi (Tonkin).
Launay, Paris, 35, rue de Saint-Petersbourg.
Lauriol, Paris, 278, boulevard Raspail.
Lavollée, Paris, 24, rue de la Ville-l'Evêque.
Lebert, Vannes (Morbihan).
Lechallas (Georges), Rouen (Seine-Inférieure), 13, quai de la Bourse.
Le Chatelier (L.), Paris, 7, rue du Regard.
Leclerc de Pulligny, Paris, 18, rue de Fleurus.
Le Cornec, Angers (Maine-et-Loire).
Lefebvre (Léon), Paris, 1, avenue Trudaine.
Legouéz, Paris, 31, avenue de l'Opéra.
Le Grain, Paris, 147, boulevard Saint-Germain.
Leloutre, Oran (Algérie).
Leroux, Tours (Indre-et-Loire), 30, rue Orizet (cotisation rédimée).
Lesecq Destournelles, Guéret (Creuse).
Levesque, Toulon (Var).
Lidy, Bordeaux (Gironde), 91, rue Paulin-Bx.
Liébaux, Nantes (Loire-Inférieure), 34, rue de Strasbourg.
Limasset, Laon (Aisne).
Lion, Paris, 1, rue de la Planche.
Loiseleur, Bordeaux (Gironde), 26, Pavé des Chartrons.
Lordereau, Chartres (Eure-et-Loir), 48, rue de Bonneval.
Luneau, Paris, 35, rue du Rocher.
Mallat, Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).
Marion, Arras (Pas-de-Calais), 4, rue des Ecoles.
Mauris, Paris, 27, rue Marbeuf.
Mazoyer, Nevers (Nièvre).
Meugy, Paris, 26, rue du Luxembourg.
Meunier (Gaston), Paris, 146, boulevard Raspail.
Meyer, Paris, 22, rue de Lisbonne.
Michel (Tranquille), Gap (Hautes-Alpes).
Mille, Troyes (Aube), 55, rue Saint-Martin.
Mimard, Cherbourg (Manche).
Miniac (de), Brest (Finistère), 3, place du Château.
Modelski, La Rochelle (Charente-Inférieure).
Moffre, Paris, 54, boulevard Haussmann.
Monestier, Paris, 37, rue de Berlin.
Monet, Châlons-sur-Marne (Marne), 17, rue Saint-Loup.
Monmerqué, Meudon (Seine-et-Oise), 8, rue du Parc.
Monnet, Le Puy (Haute-Loire).
Montarou, Blois (Loir-et-Cher), 4, place Victor-Hugo.
Morard, Paris, 3, boulevard Henri IV.
Moser, Lyon (Rhône), 44, quai Fulchiron.
Mouret, Besançon (Doubs), 22, rue du Perron.
Muntz, Paris, 20, rue de Navarin.
Mussat, Paris, 36, rue Nicolo.
Nipond, Paris, 1, place Valhubert.

MM.

Nouailhac-Pioch, Paris, 169, rue de Rennes.
Pavie, Paris, 72, rue du Faubourg Saint-Honoré.
Pavillier, Marseille (Bouches-du-Rhône), 40, rue Daumier.
 Pérard, Laval (Mayenne).
Perrin (Antoine), Versailles, 28, rue des Bourdonnais.
Petsche (Albert), Paris, 8, boulevard Emile-Augier.
 Picard (Edouard), Bourg (Ain).
 Picard (Joseph), Dijon (Côte-d'Or).
 Piéron, Paris, 49, rue Ampère.
Pierret, Amiens (Somme).
Pigache, Bourges (Cher), 73, rue de Dun
Pihier, Versailles (Seine-et-Oise), 1, rue du Pentre-Lebrun.
 Poulet, Paris, 11, rue de Milan.
 Pugins, Limayrac-Filaire (banlieue de Toulouse).
Quellenec, Paris, 10, rue de la Chaise.
Rabut, Versailles (Seine-et-Oise), 77, rue Duplessis (cotisation rédimée).
 Raby, Constantine (Algérie).
Rascol, Lyon (Rhône), 10, cours du Midi.
Regimbeau, Paris, 91, rue du Cherche-Midi.
Renardier, Orléans (Loiret), 12, rue Neuve-Saint-Aignan
Renaud, Paris, 11 bis, rue de Milan.
Renault, Paris, 183, boulevard Saint-Germain.
Résal (Eugène), Bordeaux (Gironde), 75, rue Saint-Sernin.
Résal (Jean), Paris, 6, rue du Furstenberg.
Ribière, Paris, 1, rue Edmond-About.
 Richou, Châteauroux (Indre).
Rigaux, Charleville (Ardennes).
Rivoire-Vicat, Grenoble (Isère), 1, rue de la Liberté.
Robert (Antoine), Saint-Lô (Manche), 16, rue des Marchaux.
Robert (Joseph), Paris, 77, rue Madame.
 Rousseau (Henri), Orléans (Loiret).
Sabouret, Paris, 132, rue de Rennes.
 Salle, Le Mans (Sarthe).
Sartiaux, Paris, 40, boulevard de Courcelles.
Schœndorffer, Annecy (Haute-Savoie), rue de la Banque.
Séjourné, Paris, 6, rue Bara.
Sentilhes, Auch (Gers).
Sigler, Paris, 48, rue Saint-Lazare.
 Sittler, Aurillac (Cantal).
Solacroup, Paris, 56, boulevard Malesherbes.
Souleyre, Bône (Algérie).
 Soulié, Cahors (Lot).
Stoclet, Lille (Nord).
Strohl, Paris, 244, boulevard Saint-Germain.
Tavera, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 3, rue Blatin.
Tavernier (de), Paris, 67, rue de Prony.
Tavernier (Henri), Lyon, 21, cours du Midi.
Tavernier (René), Lyon, 7, rue de Bonnel.
Thélin (de), Tarbes (Hautes-Pyrénées), 1, rue Peré.
 Thiébaud, Rennes (Ille-et-Vilaine).
Thoux, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 35, faubourg Saint-Jean.
Thurninger, Paris, 5, rue Cassette.
 Toulon, Paris, 70, rue d'Assas.
Tourtay, Mâcon (Saône-et-Loire).
Tur, Paris, 9, avenue de l'Observatoire.
Vidal, Bordeaux (Gironde), 2, rue J.-J. Bel.
Viennot, Paris, 43, rue d'Assas.
Voisin, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais).
Volontat (de), Toulouse (Haute-Garonne), 15, rue Ninon.
 Waldmann, Paris, 39, avenue Henri-Martin.
Weill, Paris, 66, rue de la Chaussée-d'Antin.
Weiss, Paris, 16, rue d'Annale.
Wender, Moulins (Allier).
Widmer (Edouard), Paris, 22, rue Desbordes-Valmore.
Widmer (Maurice), Paris, 91, boulevard de Courcelles.
Willotte, Quimper (Finistère), 6, rue de Brest
Zürcher, Digne (Basses-Alpes).

§ 3. — INGÉNIEURS ORDINAIRES DES
PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Adam (Paul-Albert), Beaune (Côte-d'Or).
Adam (Paul-Emile), Paris, 40, boulevard des Invalides.
Ader, Ministère de l'Agriculture, à Paris.
Alexandre, Royan (Charente-Inférieure).
Alix, Agen (Lot-et-Garonne), rue Montesquieu.
 Antin, Poitiers (Vienne).
Armand (Louis), Avignon (Vaucluse), 19, rue de la Masse.
Arnaud (Jean), Paris, 9, rue Brémontior.
Arnaud (Marius), Nice (Alpes-Maritimes), 33, avenue de Villermont.
Aroles, Montpellier (Hérault), 2, passage Bolugon.
Aron, Marseille (Bouches-du-Rhône), 122, cours Lieutaud
Arrault, Pau (Basses-Pyrénées), 68, rue de Bordeaux.
Aubert, Arles (Bouches-du-Rhône).
Aubry, Senlis (Oise).
Aumont, Paris, 53, rue de Rochechouart.
Auric, Valence (Drôme).
Autonne, Lyon (Rhône), 9, rue Montbernard.
Balling, Le Havre (Seine-Inférieure), 53, boulevard François 1^{er}.
Baratte, Paris, 34, rue Copernic.
Bardot, Nice (Alpes-Maritimes), 27, rue Alphonse-Karr.
Bauer (Théodore), Tours (Indre-et-Loire).
Becquerel, Paris, 6, rue Dumont-d'Urville.
Bérenghier, Aix (Bouches-du-Rhône), 1, cours d'Orbitelle
Bernard (François), Dunkerque (Nord), 19, rue de Soubise.
Bertrand (Vital), Laon (Aisne).
 Bezault, Besançon (Doubs)
Bienvaux, Lille (Nord), 2, rue de Bruxelles.
Biette, Paris, 143, rue de la Pompe.
Blaise, Besançon (Doubs), 10, rue de Lorraine.
Blondel, Paris 41, avenue de la Bourdonnais.
Bodin, Calais (Pas-de-Calais), place de l'Europe.
 Boisnier, Alger (Algérie).
Bonneau (Louis), Beauvais (Oise).
Bonnet (Frédéric), Montargis (Loiret), 17, rue Carrot.
Bory, Fontainebleau (Seine-et-Marne).
Bouché-Leclercq, Nevers (Nièvre).
Boulle, Tunis (Tunisie).
Boulzaguet, Noyon (Oise).
Bourgeois, Douai (Nord).
Bourgeois (Victor), Le Puy (Haute-Loire).
Bret, Paris, 25, rue Scheffer.
Breuilé, Auxerre (Yonne).
Brigol, Sétif (Algérie).
Briotet, Paris, 72, rue du Cherche-Midi.
Brosse (de la), Paris, 4, rue de Cicé.
Bruneau, Caudéran (Gironde), 9, rue Jules-Malit
 Buffet, Plainfaing (Vosges).
Burger, Toulouse (Haute-Garonne), 80, quai de Tounis.
 Butavand, Alger (Algérie).
 Caboche, Saïgon (Indo-Chine)
Caldaguès, Paris, 6, rue Coëtlogon.
Candelier, Lille (Nord), 33, rue André
Caquot, Troyes (Aube).
Cardin, Rouen (Seine-Inférieure), 28 bis, rue de Lonôtre.
 Carrau, Hanoï (Tonkin).
Casset, Gien (Loiret).
Castaing, Laval (Mayenne), 31, rue du Lieutenant.
 Caufourier, Mostaganem (Algérie).
Caussin de Perceval, Paris, 27, rue Vital.
 Charron, Bordeaux (Gironde), Compagnie du Midi.
Chateau, Paris, 22, rue Poussin.
 Chevalier (Flavien), Rouen (Seine-Inférieure).
Chevallier, Abbeville (Somme).
Claïse, Charleville (Ardennes).
Claudet, Poitiers (Vienne), 26, route de Bordeaux.
Claveille, Paris, 5, rue César-Franck.
Coblentz, Rouen (Seine-Inférieure), 52, quai Gaston-Boulet.
Colot, Paris, 123, boulevard Péricre.
Combarnous, Marseille (Bouches-du-Rhône), 1, quai de la Jolietto.

MM.

Comte, Commercy (Meuse).
Conche, Lyon (Rhône).
Constantin, Paris, 11, rue Jean-Vaury.
Conte, Saïgon (Indo-Chine).
Corbeaux, Cambrai (Nord).
Cordier (Gabriel), Paris, 90, rue de la Victoire.
Courtier, Mantes (Seine-et-Oise).
Couturier, Grenoble (Isère), 12, rue Général-Motte.
Couvreux, Paris, 37, boulevard Lannes
 Dacremont, Mantes (Seine-et-Oise).
Dagallier, Grenoble (Isère).
David, Paris, 15, rue de Surène.
Debès, Honfleur (Calvados).
Delacourcelle, Saïgon (Indo-Chine).
Delage, Limoges (Haute-Vienne).
Delande, Cherbourg (Manche).
Delebecque, Thonon (Haute-Savoie).
Delemer, Nîmes (Gard).
Delmotte, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calai-)
Delpit, Dakar (Sénégal).
Desbos, Hanoi (Tonkin).
 Descubes, Paris, 48, rue de Dunkerque.
Deslandres, Paris, 34, rue Hamelin
Desroche, Provins (Seine-et-Marne).
Dessirier, Lyon (Rhône), 31, rue Sainte-Hélène.
Deval, Cambrai (Nord).
Domergue, Marseille (Bouches-du-Rhône), 42, rue Mont-
 grand.
Doniol, Lille (Nord), 18, rue Brûle-Maison.
Dreyfuss (Justin), Paris, 43, rue du Rocher.
Dubois (Auguste), Montluçon (Allier).
Dubois (Paul), Lunéville (Meurthe-et-Moselle).
Dubois, Paris, 10, rue Gay-Lussac.
Duchâtel, Compiègne (Oise).
Dugardin, Nantes (Loire-Inférieure), 1, rue d'Argentré.
Dumas, Grenoble (Isère), 29, rue Lesdiguières.
Dumur, Toulon (Var), 76, boulevard de Strasbourg.
Duperrier, Chartres (Eure-et-Loir).
Dupont, Paris, 119, boulevard Haussmann.
Epinay, Fontenay-sous-Bois (Seine), 37, rue du Clos d'Or-
 léans.
Equer, Paris, 5, rue de Luynes.
Etève, Châteaudun (Eure-et-Loir).
Eydoux, Tarbes (Hautes-Pyrénées), 16, rue des Francs-
 Maçons.
Eymar, Thonon (Haute-Savoie).
Ferrieu, Montluçon (Allier).
Ferrus, Paris, 78, rue des Saints-Pères.
Février, Libourne (Gironde).
Fourault, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine).
François (Pierre), Cherbourg (Manche).
Freyssinet, Moulins (Allier).
Gadreau, Constantine (Algérie).
Garau, Perpignan, (Pyrénées-Orientales), 7, Place Huile.
Gassier, Béziers (Hérault), 8, rue Montmorency.
Gauthier, Paris, 15, rue des Archives.
Gérardin, Paris, 15, rue Soufflot.
Gerdès, Brest (Finistère), 54, rue Saint-Yves.
Gérin, Tours (Indre-et-Loire).
 Geslain, Paris, 33 bis, boulevard Bourdon.
Godard, (Télémaque), Béziers (Hérault), 24, rue Diderot.
Godron, Rouen (Seine-Inférieure), 52, quai Gaston-Bou-
 let.
Goury du Roslan, Paris, 1, rue Boccador.
Grimpret, Lille (Nord), 116, rue des Postes.
Guérin, Alger (Algérie), 59, rue Michelet.
Gufflet, Paris, 11 bis, avenue Jules-Janin.
Guibert, Le Mans (Sarthe), au Gué Mantsay.
Guiffart, Le Havre (Seine-Inférieure), 141, boulevard Fran-
 çois I.
Guignard, Digne (Basses-Alpes).
Guillet, Melun (Seine-et-Marne).
Guillot, Condom (Gers).
 Guiotton, Chine (Ministère des Affaires étrangères).

MM.

Guyot, Marseille (Bouches-du-Rhône), 2, boulevard de
 Longchamps.
Hardel, Dakar (Sénégal).
Harlé, Paris, 12, rue Pierre-Charron.
Hégly, Dijon (Côte-d'Or), 10, rue Bouhier.
Hénault, Bourg-la-Reine (Seine), 5, rue Arago. §
Henry (Albert), Charleville (Ardennes), 21, rue Forest.
Hermann, Cette (Hérault).
Herzog, Dieppe (Seine-Inférieure).
Houël, Montélimar (Drôme).
Houpeurt, Blois (Loir-et-Cher).
Huet, Montargis (Loiret).
Huet (Robert), Reims (Marne).
Hugues, Aubenas (Ardèche).
 Husson, Le Caire (Égypte).
Hutin, Villeneuve-sous-Dammartin (Seine-et-Marne).
Imbeaux, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 9 bis, rue de Montot.
Imbs, Paris, 1 bis, boulevard Gouvion-Saint-Cyr.
Jacquinot, Langres (Haute-Marne), 37, rue Diderot.
Javary, Paris, 18, rue de Dunkerque.
Joly (de), Paris, 3, rue de la Terrasse.
Jomier, Sfax (Tunisie).
Jouffray, Cannes (Alpes-Maritimes), villa Ida.
Jourde, Paris, 141, rue de la Tour.
Joyant, Pontoise (Seine-et-Oise), 15, rue Basse.
Jullien, Paris, 20, rue des Fossés-Saint-Jacques.
Kauffmann, Bordeaux (Gironde), rue J.-J. Bel.
Lafeuille, Bordeaux (Gironde), 33, rue du Manège.
Labordère, Bayonne (Basses-Pyrénées).
Lacroix, Nîmes (Gard), 9, avenue Feuchin.
 Lahaussais, Dunkerque (Nord).
Lambert, Châlons-sur-Marne (Marne), 40, allées Saint-Jean.
Lapenne, Auch (Gers).
Larminat (de) (Jean), Paris, 38, avenue Bugeaud.
Laroche, Le Havre (Seine-Inférieure), 112, boulevard Fran-
 çois I^{er}.
 Laurent, Paris, 109, avenue Henri-Martin.
Lecocq, Châteauroux (Indre).
Le Conte, Mayenne (Mayenne).
Lefébure (Henri), Granville (Manche).
 Lefebvre (Alexandre), Paris, 61, rue de l'Arcade.
Le Gavrian, Versailles (Seine-et-Oise), 8, rue de Provence.
Legay, Orléans (Loiret), 9, quai du Châtelet.
Léger, Morlaix (Finistère).
Lehouchu, Nantes (Loire-Inférieure), 10, quai Turenne.
Lemoine (Armand), Moulins (Allier).
Le Rond, Paris, 106, rue de Miromesnil.
Le Roux, Angers (Maine-et-Loire), 123, rue Franklin.
Lesierre, Roanne (Loire), 7, rue de Sully.
Le Trocquer, Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).
Levaillant, Caen (Calvados), 4, rue Jean-Marot.
Leverve, Tours (Indre-et-Loire), 87 bis, rue d'Entraigues.
Liévin, Pithiviers (Loiret).
Locherer, Paris, 45, rue Ampère.
Löwy, Paris, 133, boulevard du Montparnasse.
 Lombard, La Rochelle (Charente-Inférieure).
Lorieux (Edmond), Paris, 67, rue de Courcelles.
Lutton, Rochefort (Charente-Inférieure).
 Lyon, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
Magdelénat, Bourges (Cher), 12, avenue de Seraucourt.
Mahieu, Paris, 3, square de l'Opéra.
Maillet (Ed.), Bourg-la-Reine (Seine), 11, rue de Fon-
 tenay.
Maillet (Georges), Reims (Marne), 28, rue Werlé.
Malterre, Toulouse (Haute-Garonne), 7, rue de l'Université.
 Maréchal, Paris, 272, rue du Faubourg-Saint-Honoré.
Margaine, Paris, 14 bis, avenue Bosquet.
Margot, (Maurice), Paris, 10, rue de la Pépinière.
Marguery, Vesoul (Haute-Saône).
Marlio, Nevers (Nièvre).
Martin (Henri), Rouen (Seine-Inférieure), rue du Champ-
 des-Oiseaux.
Martinet, Bayonne (Basses-Pyrénées).
Mascart, Paris, 2, rue Mignet.

MM.

Massenet, Caudéran (Gironde), 4, avenue de Mirmont.
Masson, Arras (Pas-de-Calais).
Mayer (Eugène), Paris, 10, rue La Bruyère.
Mayer (Georges), Toulouse (Haute-Garonne), 3, rue Bayard.
Mazerolle, Paris, 91, avenue Niel.
Mercier, Lille (Nord), 45, rue Jean-Bart.
Mesnager, Paris, 182, rue de Rivoli.
Métivet, La Roche-sur-Yon (Vendée).
Métour (Ministère des Colonies).
Meunier (Paul), Bordeaux (Gironde), 201, boulevard de Caudéran.
Michaut (Henri), Nancy (Meurthe-et-Moselle), 49, rue Hermitte.
Michaux (Lucien), Nancy (Meurthe-et-Moselle), 42, rue Gambetta.
Michel (Gaston), Nantes (Loire-Inférieure), 54, rue de la Bastille.
Mielle, Bourg (Ain).
Millot, Lons-le-Saunier (Jura).
Moissenet, Chaumont (Haute-Marne).
Mollins (de), Lyon (Rhône), 9, quai de l'Est.
Montigny, Les Sables-d'Olonne (Vendée).
Moreau, Privas (Ardèche), cours du Temple.
Naudé, Saint-Quentin (Aisne), 34, rue du Gouvernement.
Nicolas, Dijon (Côte-d'Or).
Ninck, Bar-le-Duc (Meuse).
Noirot, Beaune (Côte-d'Or).
Ocagne, (d'), Paris, 30, rue La Boétie.
Oppenheim, Paris, 28, rue Galilée.
Ott, Valenciennes (Nord).
Ourson, Paris, 36, avenue de la Motte-Picquet.
Parent, Mâcon (Saône-et-Loire), 4 bis, boulevard Rocca.
Pariset, Châlon-sur-Saône (Saône-et-Loire).
Pascalon, Toulon (Var), 21, rue Mirabeau.
Paul, Paris, 54, boulevard Haussmann.
Pellé, Paris, 8, place d'Iéna.
Pellarin, Paris, 56, boulevard du Montparnasse.
Pendaris, Toulouse (Haute-Garonne), directeur du Service municipal.
Perrier (Henri), Paris, 108, boulevard du Montparnasse.
Perrier (Louis), Ismailia (Égypte).
Peychez, Rochefort (Charente-Inférieure), 87, rue de l'Arсенal.
Philippe, Angers (Maine-et-Loire).
Philippe, Dunkerque (Nord).
Picard (François-Louis), Tunis, 2, avenue de Carthage.
Picarougne, Hué (Annam).
Pigeaud, Paris, 34, boulevard de Port-Royal.
Pocard - Kerviler (Georges), Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
Poisson, Rochefort (Charente-Inférieure), 46, rue Chanzy.
Porché, Tunis (Tunisie), 5, rue du Contrôle Civil.
Ponyanne, Saïgon (Indo-Chine).
Prince, Tours (Indre-et-Loire), 43, rue Néricault-Destouches.
Prompsal, Sens (Yonne).
Quarré, Paris, 32, avenue Niel.
Quinquet, Grenoble (Isère).
Quintin, Paris, 17, rue Château-Landon.
Radet, Rodez (Aveyron).
Rebuffel, Marseille (Bouches-du-Rhône), 67, rue Paradis.
Regnauld, Périgueux (Dordogne), 125, rue Victor-Hugo.
Regnoul, Nevers (Nièvre).
Renard, Chambéry (Haute-Savoie), 12, route de Lyon.
Reuss, Saint-Étienne (Loire).
Reynès, Carcassonne (Aude), 6, square Gambetta.
Rezeau, Rennes (Ille-et-Vilaine), 13, rue Lanjuinais.
Riboud, Soissons (Aisne).
Richard, Angoulême (Charente), 127, rue Waldeck-Rousseau.
Rocheray, Toulon (Var), 2, rue Revel.

MM.

Rossignol, Paris, 46, rue de Dunkerque.
Rotereau, Caen (Calvados), 10 bis, rue de la Marine.
Roth, Auxerre (Yonne).
Roux, Alger (Algérie).
Ruffieux, Valence (Drôme), rue de l'École Normale.
Saint-Romas, Alger (Algérie).
Sallet, Paris, 19, quai Voltaire.
Samson, Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) 10, rue de l'ahaut.
Sarazin, Sedan (Ardennes).
Sigault, Meaux (Seine-et-Marne), 22, rue Saint-Faron.
Soulassol, Toulon (Var).
Stablo, Amiens (Somme).
Suquet, Langres (Haute-Marne).
Tartrat, Tours (Indre-et-Loire), 11, rue Nicolas-Simon.
Tessier, Bougie (Algérie).
Thérel, Draguignan (Var).
Théron, Paris, 234, boulevard Saint-Germain.
Théry, Albi (Tarn).
Thévenot, Brest (Finistère).
Tinardon, Paris, 27, avenue de la Grande Armée.
Tintant, Vesoul (Haute Saône).
Troté, Paris, 6, rue Chardin.
Trouvelot, Amiens (Somme).
Vallée, Dax (Landes).
Van Blarenberghe, Paris, 48, rue de la Bienfaisance.
Vasseur, Paris, 2, rue Villebois Mareuil.
Veilhan, Paris, 215, rue du Faubourg Saint-Honoré.
Vergnieaud, Oran (Algérie).
Verrière, Lorient (Morbihan).
Viallefond, Marseille (Bouches-du-Rhône), 4, Place Perier.
Vicaire, (Jules), Brest (Finistère).
Vieille, Paris, 121, boulevard Saint-Germain.
Vielle, Bône (Algérie).
Vincent, Tunis (Tunisie).
Weiss (Georges), Paris, 20, avenue Jules-Janin.
Wiaré, Paris, 28, rue Traversière.
Wibratte, Mascara (Algérie).
Wilhelm, Gap (Hautes-Alpes).
Willemain, Quimper (Finistère).

§ 4. — ÉLÈVES-INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES

MM.

Aron, Besançon (Doubs), 20, rue de la Préfecture.
Balensi, Paris, 21, quai Malaquais.
Barillon, Paris, 28, rue de l'Université.
Baticle, Vendeuil (Aisne).
Beau, Orléans (Loiret), 109, boulevard de Châteaudun.
Bénézit, Paris, 40, rue du Rocher.
Bonnisseau, Paris, 46, rue Fabert.
Bouteloup, Paris, 10, rue de Babylone.
Brossard, 55 bis, rue des Saints-Pères.
Canel, Paris, 16, rue Mayet.
Castel, (du), Paris, 241, boulevard Saint-Germain.
Candrelhier, Paris, 5, rue Daubigny.
Chantre, Paris, 52, rue Jacob.
Chauve, Paris, 36, quai des Orfèvres.
Collin, Nîmes (Gard), 8, rue de la République.
Detœuf, Paris, 6, rue Gay-Lussac.
Fay, Paris, 11, rue Saint-Florentin.
Folin (de), Paris, 18, rue Cassette.
François, Vitry (Seine), 4, avenue des Acacias.
Frontard, Paris, 50, rue Jacob.
Gervais de Rouville, Paris, 64, rue de Monceau.
Giboïn, Paris, 44, rue Saint-Placide.
Giltay, Caudéran (Gironde), 5, rue du Bosquet.
Girard, Paris, 77, boulevard Saint-Michel.
Hachon, Paris, 9, rue du Sommerard.
Hecker, Paris, 129, faubourg Saint-Denis.
Hermann, Paris, 77, avenue Bosquet.

MM.

Jourdain, Thiers (Puy-de Dôme)
 Le Besnerais, Paris, 39, rue de Turenne
 Lehoulleux, Limoges (Haute-Vienne), 30, avenue du Pont-Neuf.
 Lefèvre, Rouen (Seine-Inférieure), 19, rue de Fontenello.
 Lefebvre, Paris, 6, rue Dante.
Lefort (Fernand), 30, rue Jacob.
Lefort (Pierre), Paris, 126, rue de Rennes.
 Lefranc, Amiens (Somme), 109, rue Lemerchier.
 Lemoine, Paris, 76, rue Notre-Dame-des-Champs.
Lévêque, Paris, 56, rue de Verneuil.
 Le Verrier, Neuilly-sur-Seine, 70, rue Charles-Lafitte.
Lippmann, Paris, 20, rue Chalgrin.
Magnier, Paris, 47, rue du Montparnasse.
Maitre-Devallon, Paris, 14, rue Bleue.
Maroger, Paris, 7, rue de Lille.
Michel, Paris, 58, rue Jacob.
 Monseran, Paris, 89, rue Secrétan.
 Mugniot, Paris, 9, rue Monge.
 Nool, Nancy (Meurthe-et-Moselle), rue du faubourg des 3-Maisons.
 Normandin, Boulogne-sur-Seine (Seine), 8, rue de La Rochefoucauld.
 Perrot, Paris, 75 bis, rue Monge.
 Pouyanne, Paris, 107, rue de Rennes.
Renault, Paris, 37, quai des Grands-Augustins
Salmon, Paris, 40, rue Saint-Dominique.
Schwob, Paris, 7, rue Thénard.
 Scotto di Vettimo, Alger, 3, rue de la Frégate.
Seignobos, Paris, 1, rue Vauquelin.
Sevin, Paris, 38, rue Saint-Sulpice.
Tarnier, Paris, 13, rue des Beaux-Arts.
Thellier de la Neuville, Paris, 3, rue des Saints-Pères.
Thiollière, Paris, 9, rue du Sommerard.
Thouvenot, Asnières (Seine), 15, boulevard Voltaire.
Tumerelle, Paris, 7, rue Jean-Lautier.
 Vagneux, Paris, 15, passage Stanislas.
Varvier, Paris, 52, rue Jacob.
 Watier, Pressigny (Haute-Marne).
 Wolff, Paris, 85, boulevard Malesherbes.

2^o FONCTIONNAIRES EN RETRAITE

§ 1^{er}. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Alard, Paris, 76, avenue Wagram.
 Amécourt (d'), château de Jussy, par Avor (Cher).
Arnaud, Paris, 73, rue de Rennes.
Aubé, Capbreton (Landes).
Barlatier de Mas, Versailles (Seine-et-Oise), 29, rue de Béthune.
 Baumgartner, Agen (Lot-et-Garonne).
 Bazin, Chenôve (Côte-d'Or).
 Bellom, Paris, 197, boulevard Saint-Germain.
Bernard (Henry), Paris, 25, boulevard Malesherbes.
Bonneau du Martray, Versailles, 35, rue de Béthune.
Bouffet, Carcassonne (Aude), 17, rue de la Mairie.
Boulé (A.), Paris, 7, rue Washington.
Boutillier, Paris, 24, rue de Madrid.
Brosselin, Paris, 89, boulevard Malesherbes (cotisation rédimée.)
Carlier, Paris, 15, rue Decamps.
 Châtel, Paris, 61, rue Scheffer.
 Choisy, Paris, 9, rue de Poitiers.
 Collignon, Paris, 2, rue de Commaille.
 Courtois, Saint-Pierre-d'Albigny (Savoie).
Cuvinot, Paris, 15, rue de Phalsbourg.
Dartein (de), Paris, 66, rue Spontini.

MM.

Deloche, Nîmes (Gard), 2, rue de la Vierge.
Delocre, Paris, 1, rue Lavoisier.
Demouy, Paris, 179, boulevard Péreire.
Doniol, Paris, 96 bis, rue de la Tour (villa de la Tour, n° 3).
 Duportal, Paris, villa Montmorency.
 Dupuy, Paris, 149, boulevard Saint-Germain.
Durand-Claye, Paris, 81, rue des Saints-Pères.
Fargaudie, Paris, 51, rue du Ranelagh.
 Floucaud de Foureroy, Saint-Malo (Ille-et-Vilaine).
Fontaine, Baune (Côte-d'Or), 14, rue Saint-Martin.
Genty, Paris, 20, avenue Rapp.
 Gobin, Lyon (Rhône), 8, quai d'Occident.
Guillain, Paris, 55, rue Scheffer.
Guillemain, Corbigny (Nièvre).
Holtz, Paris, 82, boulevard des Batignolles.
 Hougue (de la), Paris, 11, avenue de Breteuil.
Huet, Paris, 44, boulevard Raspail.
Koziorowicz, Paris, 20, rue Cardinal-Lemoine.
Laroche, Paris, 110, avenue de Wagram.
Lemaire, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 65, rue Blatin.
 Lenthéric, Paris, 28, rue du Luxembourg.
 Lévy (Théodore), Paris, 8, rue Crevaux.
Loche, Paris, 24, rue d'Offémont.
Lorieux (Th.), Paris, 97, rue de Courcelles.
Mancel, Paris, 91, boulevard Flandrin.
 Moquet, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
 Pacull, Albi (Tarn).
Parlier, Paris, 8, boulevard Emile-Augier.
 Pasqueau, Paris, 41 bis, boulevard de Latour Maubourg.
Petit, Lyon (Rhône), 2, rue Tronchet.
Picquenot, Paris, 28, avenue Marceau.
 Pocard du Cosquer de Kerviler, Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).
 Poincarré, Paris, 10, rue de Babylone.
 Potel, La Rochelle (Charente-Inférieure).
 Proszinski, Foix (Ariège).
 Reynès, Perpignan (Pyrénées-Orientales).
 Ricour, au Mans (Sarthe), Le Gué-Bernisson.
Robaglia, Paris, 4, rue de Babylone.
Roman, Périgueux (Dordogne), Villa des Cèdres.
Roucaÿrol, Marseille, 10, rue Wulfran-Puget.
Rougeul, Paris, 3, rue du Regard.
 Rousseau (Ernest), Paris, 1, place Possoz.
 Rousseau (Léon), Rennes (Ille-et-Vilaine).
 Sainjon, Orléans (Loiret).
Salva, Paris, 81, rue Saint-Lazare.
 Schérer, Paris, 30, rue Boissière.
Stœklin, Paris, 6, avenue de l'Alma.
 Villiers (de), du Terrage, Paris, 30, rue Barbet-de-Jouy.
Voisin Bey, Paris, 3, rue Scribe.
 Wolff, Paris, 12, rue du Regard.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES

MM.

Aron, 14, rue Cortambert.
 Asbonne (d'), Paris, 2, avenue des Ternos.
Barabant, Paris, 14, rue de Clichy.
Bertin, (L.) Paris, 42, rue Vignon.
 Biard, Paris, 35, rue de l'Université.
 Bidault, Dijon (Côte-d'Or).
Bonnaïous, Paris, 96, avenue Victor-Hugo.
 Bonneau, Guéret (Creuse).
Brière, Paris, 35, rue de Rome.
Bruniquel, Paris, 109, boulevard Haussmann.
 Camus, Paris, 3, rue Edmond-Valentin.
 Chemin, Paris, 33, avenue Montaigne.
 Chigot, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).
 Choron, Paris, 112, boulevard de Courcelles.
Darcel, Paris, 2, rue Bayard.
 Decolliveaux, Le Havre (Seine-Inférieure), 33, rue des Gobelins.

MM.

Denis, Paris, 3, rue de Lyon.
 Dormoy, Bône (Algérie).
 Du Boys, Alençon (Orne).
 Duparcq, Arras (Pas-de-Calais).
 Garceau, Paris, 116, rue de Rennes.
 Gilbin, à Troyes.
 Guillon, Orléans (Loiret), 2, rue Notre-Dame de Recouvrance.
 Hugues, Alais (Gard).
 Jacquier, Thonon-les-Bains (Haute-Savoie).
Krafft, Paris, 53, avenue des Ternes
Larivière (Auguste), Le Mans (Sarthe), 4, avenue de Paris.
Lasne, Les Perrières, par Saujon (Charente-Inférieure).
Laterrade, Paris, 77, boulevard Saint-Michel.
Lecœur, Paris, 5, avenue d'Orléans
 Léonard, Bourges (Cher), 14, avenue de la Gare.
 Lestelle, Caen (Calvados), 17, rue Docteur-Rayer.
 Lucas, Paris, 30, rue Boissière.
 Malibran, Paris, 198, boulevard Péreire.
 Marchat, Mont-de-Marsan (Landes).
 Maréchal, Camiac (Gironde).
 Mauranges, Toulouse (Haute-Garonne).
Montgolfier (de), Saint-Chamond (Loire).
Pader, Paris, 183, boulevard Saint-Germain.
Pelletreau, Paris, 15, rue Saint-Didier.
Petsche, Paris, 8 bis, chaussée de la Muette.
Petit, Paris, 65, avenue Kléber.
 Phiquepal, d'Arusmont Bujamont, par Agen (Lot-et-Garonne).
 Pichon, Paris, 7, avenue de Villars.
 Radoult de Lafosse, Cusset (Allier).
 Renaudot, Paris, 91, rue Jouffroy.
 Röderer, Paris, 156, boulevard Péreire.
 Salle (Paul), Paris, 95, rue de Maubeuge.
 Salles (Jean), Toulouse (Haute-Garonne).
Thanneur, Paris, 70, boulevard Magenta.
Thévenet-le-Boul, Neuilly-sur-Seine (Seine), 9, rue Devès.
Van Blarenberghe, Paris, 48, rue de la Bienfaisance.
Volmérange, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 15, rue de la Commanderie.
 Wallet, Paris, 12, rue Antoine-Roucher.

§ 3. — INGÉNIEURS ORDINAIRES DES PONTS
ET CHAUSSÉES

MM.

Cazavan, Paris, 35, boulevard Saint-Michel.
Cèdre, Longuenesse, par Saint-Omer (Pas-de-Calais).
Charbonnel, Gray (Haute-Saône).
 Deccœur, Paris, 81, boulevard Richard-Lenoir.
 Du Boys, Paris, 139, faubourg Saint-Honoré.
Garric, Tarbes (Hautes-Pyrénées), rue Lefranc, 5.
 Guibert, Paris, 15, rue Mansart.
 Humbert (Adolphe), Toulouse (Haute-Garonne).
 Merceron-Vicat, Grenoble (Isère).
 Michel (Jules), Paris, 77, rue Madame.
 Perret, Paris, 82, boulevard Saint-Germain.
Vivier, Villeneuve-sur-Lot (Lot-et-Garonne)

MINES

1^o FONCTIONNAIRES EN ACTIVITÉ§ 1. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES MINES
MM.

Aguillon, Paris, 71, faubourg Saint-Honoré.
Carnot, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Delafond, Paris, 108, boulevard du Montparnasse.
 Lévy (Michel), Paris, 26, rue Spontini.
Nivoit, Paris, 4, rue de la Planche.
Perrin, Paris, 80, rue de Grenelle
Worms de Romilly, Paris, 7, rue Balzac.
Zeiler, Paris, 8 rue du Vieux-Colombier.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES MINES
MM.

Amiot, Paris, 4, rue Weber.
 Aubert, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 82, rue Lamar-tine.
Badoureau, Chambéry (Savoie), 2, rue du Parc.
Beaughey, Paris, 38, rue Boileau.
 Béchevel (de) Rouen (Seine-Inférieure).
 Bertrand, Paris, 75, rue de Vaugirard.
 Bochet, Paris, 57, rue de Boulainvilliers.
 Boell, Paris, 67, boulevard Malesherbes.
 Boutron, Bordeaux (Gironde).
 Carcanagues, 72, boulevard Richard-Lenoir.
Chesneau, Paris, 18, rue des Pyramides.
 Clérault, Paris, 42, rue de Monceau.
Cousin, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 86, quai Claude-le-Lorrain.
 Curières (de), de Castelnaud, Paris, 15, avenue Bosquet.
 Doungdos Alais (Gard).
Douville, Paris, 207, boulevard Saint-Germain.
 Durand de Grossouvre, Bourges (Cher), 4, rue de la Petite Armée.
Fèvre, Paris, 1, place Possoz.
Fontaine, Paris, 2, avenue de Villars.
Henriot, Paris, 184, avenue Victor-Hugo.
Heurteau, Paris, 17, rue de Clichy.
 Humbert, Paris, 6, rue Daubigny.
Jacob, Alger, 22, rue Constantin.
Janet, Paris, 87, boulevard Saint-Michel.
Kuss, Douai (Nord), 21, rue Victor-Hugo.
Lallemand, Paris, 66, boulevard Emile-Augier.
 Lantenois, Hanoi (Tonkin).
 Launay (de), Paris, 31, rue de Bellechasse.
Laurens, Paris, 9, rue d'Astorg.
Lebreton, Paris, 24, rue Monsieur.
Le Chatelier, Paris, 73, rue Notre-Dame-des-Champs.
 Lecière, Le Mans (Sarthe).
Le Cornu, Paris, 3, rue Gay-Lussac.
 Léon, Arras (Pas-de-Calais).
 Le Verner, Neuilly-sur-Seine, 70, rue Charles-Lafitte.
Lévy (Léon), Paris, 2 rue Logelbach.
Lodin, Paris, 16, rue Desbordes-Valmore
Nentien, Châlons-sur-Saône (Saône-et-Loire), 32 bis, rue Gloriette.
Olry, Paris, 23, rue Clapeyron.
Opperman, Marseille (Bouches-du-Rhône), 2, rue des Arcades.
Pellé, Paris, 48, rue de Grenelle.
 Pelletan, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
 Pomcaré (H.), Paris, 63, rue Claude-Bernard.
Rolland, Paris, 60, rue Pierre-Charron (cotisation rédimée).
 Sauvage, Paris, 14, rue Eugène-Fiachat.
 Seligmann-Lui, Paris, 59, rue de Babylone
Soubeyran (de), Paris, 102, boulevard Péreire
Tauzin, Saint-Etienne (Loire).

MM.

Termier, Paris, 164, rue de Vaugirard.
 Vieira, Toulouse (Haute-Garonne).
 Voisin (Arm.), Douges (Pas-de-Calais).
 Voisin (Honoré), Firminy (Loire).
Walckenaër, Paris, 218, boulevard Saint-Germain (cotisation rédimée).
Wickersheimer, Paris, 11, rue Chaussée de la Muette.

§ 3. — INGÉNIEURS ORDINAIRES DES MINES

MM.

Anglès Dauriac, Lille (Nord).
Aron, Châlon-sur-Saône (Saône-et-Loire), 30 bis, rue Gloriette.
 Bachelery, Paris, 54, boulevard Haussmann.
Bailly, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 11, rue de Rigny.
Bellanger, Le Mans (Sarthe), Palais de Justice
 Bellom, Paris, 6, rue Daubigny.
 Bernard (Maurice), Paris, 17, rue Davidoud.
Bernheim, Paris, 36, rue Washington.
 Bès de Berc, Paris, 13, rue Scribe.
Billy (de), Paris, 6, rue Rembrandt.
 Brisse, Paris, 46, rue de Dunkerque.
Caltaux, Toulouse (Haute-Garonne), 15, rue Raymond-IV.
Champy, Paris, 59, rue de Varanne
 Chapuy, Paris, 15, rue Alphonse-de-Neuville.
 Chipart, Bordeaux (Gironde).
Colin de Verdière, Paris, 96, rue de l'Université.
Coste, Montceau les-Mines (Saône-et-Loire).
 Crussart, Saint-Etienne (Loire).
 Cuvelotte, Arras (Pas-de-Calais).
Define, Valenciennes (Nord), 16, rue du Grand-Fossart.
 Dussert, Alger.
Dutilleul, Vesoul (Haute-Saône), 65, rue Saint-Martin.
Etienne, Paris, 27, avenue du Bel-Air.
Focqué, Paris, 3, rue de la Faisanderie.
 Frantzen, Rodez (Aveyron).
 Friedel, Saint-Etienne (Loire).
Genty, Marseille (Bouches-du-Rhône), 57-61, rue Saint-Jacques.
 Glasser, Paris, 19, rue d'Edimbourg.
 Gourguechon, Tunis (Tunisie).
 Guillaume, Alais (Gard).
Henry Gréard, Paris, 30, rue du Luxembourg.
Herscher, Paris, 169, boulevard Malesherbes.
 Heurteau, Rouen (Seine-Inférieure).
Japiot, Paris, 3, rue Sainte-Beuve.
 Jordan (Paul), Paris, 4, rue de Luynes.
 Jouguot, Saint-Etienne (Loire).
Laurent, Paris, 19, rue de Bourgogne.
Lebrun, Paris, 35, boulevard Raspail.
Leprince-Ringuet, Arras (Pas-de-Calais), 21, rue des Capucins
Leproux, Lisbonne (Portugal), 37, rue Duque de Palmella.
 Liénard, Saint-Etienne (Loire).
 Lochar, Bordeaux (Gironde).
Loiret, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), 21, cours Sablon.
Luuyt, Paris, 9, avenue de l'Opéra.
 Macaux, Moulins (Allier).
 Maison, Paris, 68 bis, rue Joffroy.
Maitre, Forges de Morvillars (territoire de Belfort).
 Merigault, Constantine (Algérie).
Mettret, Montpellier (Hérault).
 Morette, Tours (Indre-et-Loire).
 Nadal, Paris, 206, boulevard Raspail
Nanteuil (de), de la Norville, Nantes (Loire-Inférieure), 3, rue des Cadenciers.
Nicou, Saint-Etienne (Loire), 12, rue de Lodi.
Pelnaud, Saintes (Charente-Inférieure).
Pourcel, Bordeaux (Gironde), 185, boulevard de Candéran.
Primat, Grenoble (Isère), 5 bis, boulevard Gambetta.
Rateau, Paris, 7, rue Bayard.
 Rigaudias, Dijon (Côte-d'Or).

MM.

Rivet Lyon (Rhône), 9, rue des Remparts d'Ainay.
Ruffi de Pontevès (de), Paris, 6, rue Herschel.
Schlumberger, Toulouse (Haute-Garonne), 10, rue des Potiers.
Siegler, Saint-Etienne (Loire), 14, rue Gambetta.
Solente, Marseille (Bouches-du-Rhône), 395, rue Paradis.
Taffanel, Saint-Etienne (Loire), 27, rue de la République.
 Vaudeville, Nancy (Meurthe-et-Moselle).
 Verlant, Paris, 69, avenue Wagram.
Vicaire, Saint-Etienne (Loire), 12, rue de Lodi.
Villain, Nancy (Meurthe-et-Moselle), 57, rue Stanislas.
Weiss, Paris, 78 bis, avenue Henri-Martin.

§ 4. — ÉLÈVES-INGÉNIEURS DES MINES

MM.

Anbrun, Paris, 6, rue Bara.
 Barthélemy, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Breynaert, Paris, 77, boulevard Saint-Michel.
 Danlos, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
 Deschamps, Warngnies-le-Petit, par le Quesnoy (Nord).
 Dubois, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
 Fortier, Chauny (Aisne), rue de la Chaussée.
 Grandjean, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
 Lavaste, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Léauté, Paris, 20, boulevard de Courcelles.
Marchal, Paris, 24, avenue de l'Observatoire.
 Niewenglowski, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
 Parent, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
Rémy, Paris, 112, boulevard Arago.
 Rodhain, Neufchâteau (Vosges), 12, rue Sainte Marie.
 Stouvenot, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.
 Ulrich, Paris, 60, boulevard Saint-Michel.

2° FONCTIONNAIRES EN RETRAITE

§ 1. — INSPECTEURS GÉNÉRAUX DES MINES

MM.

Bochet, Sceaux (Seine), 114, rue Houdan.
 Castel, Versailles, 7, avenue de Paris.
 Duporcq, Paris, 59, rue des Saints-Pères.
 Freycinet (de), Paris, 123, rue de la Faisanderie.
 Genouillac (de) du Verdier, Rouen (Seine-Inférieure), rue Pavée.
 Genreau, Paris, 22, rue Saint-Dominique.
Haton de la Goupillière, Paris, 56, rue de Vaugirard.
 Keller, Paris, 119, avenue des Champs-Élysées.
 Linder, Paris, 38, rue du Luxembourg.
Lorieux (Edmond), Paris, 45, rue Galilée.
 Moissenet, Chaumont (Haute-Marne).
 Orsel, Cérèlles, par Rouziers (Indre-et-Loire).
Peslin, Paris, 28, avenue Marceau.

§ 2. — INGÉNIEURS EN CHEF DES MINES

MM.

Bère, Paris, 18, rue d'Armaillé.
 Chosson, Paris, 8, rue Margueritte.
 Coince, Paris, 31, place Saint-Ferdinand
 Jordan, Paris, 48, rue de Varenne.
 Ledoux, Paris, 250, boulevard Saint-Germain
 Mussy, Paris, 7, rue Théodore-de-Banville.
 Noblemaire, Paris, 58, rue La Boétie.

II

COMPOSITION DU COMITÉ

élu le 28 janvier 1905

Ingénieurs résidant à Paris.

| | |
|---|----------------------------|
| MM. GUINARD, Inspecteur général des Ponts et Chaussées. | } Sortant à la fin de 1903 |
| FONTAINE, Ingénieur en chef des Mines. | |
| SÉJOURNÉ, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. | |
| QUINETTE DE ROCHEMONT, Inspecteur général des Ponts et Chaussées. | } Sortant à la fin de 1906 |
| GODARD, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. | |
| LEFEBVRE, Elève-Ingénieur des Ponts et Chaussées. | |
| MM. BOUTTEVILLE, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. | } Sortant à la fin de 1907 |
| DELAFOND, Inspecteur général des Mines. | |
| MONESTIER, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. | |

Ingénieurs résidant hors Paris.

| | |
|--|----------------------------|
| MM. RABUT, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Versailles) | } Sortant à la fin de 1903 |
| BALLING, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (Le Havre). | |
| VICAIRE, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (Brest). | |
| TOURRAY, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Mâcon). | } Sortant à la fin de 1906 |
| ARMAND, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (Avignon). | |
| LEPRINGE-RINGUET, Ingénieur ordinaire des Mines (Arras). | |
| MM. PAVILLIER, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Marseille). | } Sortant à la fin de 1907 |
| LE CONTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Mayenne). | |
| BORY, Ingénieur des Ponts et Chaussées (Fontainebleau). | |

III

STATUTS

approuvés par l'Assemblée générale du 26 Mai 1902

TITRE I^{er}. — ASSOCIATION. — SON OBJET.

ARTICLE PREMIER. — Il est formé, entre les Ingénieurs et les anciens Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui adhéreront aux Présents Statuts, une Association dont le siège est à Paris.

ART. 2. — Le but de l'Association est de resserrer, au moyen de réunions et de publications, les liens qui unissent les Ingénieurs et anciens Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines et d'assurer à chacun d'eux l'appui moral de tous.

ART. 3. — L'Association prend le titre de : *Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.*

Elle sera rendue publique conformément à l'article 3 de la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association.

TITRE II. — COMITÉ D'ADMINISTRATION

ART. 4. — Un Comité représente et administre l'Association.

Il est composé de dix-huit membres dont neuf pris parmi les sociétaires résidant à Paris et neuf parmi ceux résidant hors Paris.

ART. 5. — Les membres du Comité sont nommés par l'Assemblée générale.

Ils sont renouvelés, chaque année, par tiers, à raison de trois membres résidant à Paris, et de trois membres résidant hors Paris.

Les membres sortants ne sont pas immédiatement rééligibles.

Les deux premières séries à renouveler sont tirées au sort.

Il est d'ailleurs procédé chaque année, par l'Assemblée générale, au remplacement des membres qui auraient disparu par suite de démission, décès ou changement de résidence (de Paris hors Paris et réciproquement). Les membres ainsi nommés ne restent en fonctions que jusqu'à l'expiration des pouvoirs de leurs prédécesseurs.

ART. 6. — Le Comité élit, parmi ses membres, un Bureau composé d'un Président, d'un Vice-Président, d'un Secrétaire et d'un Trésorier.

ART. 7. — Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

ART. 8. — Le Comité détermine les conditions d'administration intérieure et tous les détails propres à assurer l'exécution des Statuts.

Il peut charger certains de ses membres, qu'il délègue à cet effet, de l'organisation des réunions et de la préparation des publications.

ART. 9. — Le Comité délègue, avec les pouvoirs nécessaires, ceux de ses membres qui doivent le représenter pour l'accomplissement des actes de la vie civile prévus par l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1901.

ART. 10. — Le Comité publie, chaque année, l'Annuaire de l'Association qui est envoyé gratuitement à chaque membre.

Cet annuaire contient le compte-rendu des Assemblées générales, les Statuts de l'Association et la liste de ses membres.

TITRE III. — ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

ART. 11. — Il y a, chaque année, une Assemblée générale ordinaire et, s'il y a lieu, des Assemblées générales extraordinaires, dont l'époque est fixée par le Comité.

ART. 12. — Sauf les exceptions prévues aux présents Statuts, l'Assemblée générale ordinaire et les

Assemblées générales extraordinaires statuent, à la majorité des voix des membres présents, sur les questions qui leur sont soumises.

ART. 13. — L'Assemblée générale ordinaire entend la lecture du rapport annuel du Comité.

Elle statue sur les comptes de l'année sociale précédente.

Elle procède au remplacement des membres sortants du Comité.

Le vote par correspondance est admis pour cette élection, qui a lieu à la majorité des voix des votants.

ART. 14. — Le Président du Comité préside les Assemblées générales.

TITRE IV. — FONDS DE L'ASSOCIATION

ART. 15. — La cotisation annuelle est de 15 francs pour les Inspecteurs généraux et les Ingénieurs en chef, de 10 francs pour les Ingénieurs ordinaires et de 5 francs pour les Elèves-Ingénieurs.

ART. 16. — Cette cotisation peut être rédimée par le versement d'une somme de 300 francs.

ART. 17. — Les sommes ainsi versées pour rédimer les cotisations constituent le *Fonds social* dont les revenus sont affectés aux dépenses courantes.

L'Assemblée générale peut seule autoriser le Comité à disposer du Fonds social.

ART. 18. — Lorsque les recettes d'un exercice excèdent les dépenses, l'excédent est affecté à la constitution d'un *Fonds de réserve* qui reste à la disposition du Comité.

L'Assemblée générale peut décider le versement au Fonds social d'une partie du Fonds de réserve.

ART. 19. — L'année sociale commence le 1^{er} novembre.

TITRE V. — RÉUNIONS, PUBLICATIONS

ART. 20. — La date, le lieu et l'objet des Réunions sont fixés par le Comité.

ART. 21. — Les Réunions comprennent, notamment, des tournées en France et à l'Étranger et des conférences.

ART. 22. — Il y a, au moins, deux tournées par an.

ART. 23. — Les conférences peuvent porter sur tout sujet d'ordre scientifique, technique, administratif ou économique de nature à intéresser les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

ART. 24. — Peuvent être admis à certaines Réunions, avec l'autorisation du Comité ou de son délégué, des membres des familles des Sociétaires et des personnes étrangères.

ART. 25. — Les Publications peuvent porter sur les mêmes sujets que les conférences, ou comporter la relation de tournées.

Le Comité en détermine la nature et les conditions.

ART. 26. — Les frais généraux d'organisation des Réunions sont à la charge de l'Association.

TITRE VI. — DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 27. — Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les Réunions.

ART. 28. — Le Comité peut prononcer la radiation d'un membre de l'Association.

Il statue, ce membre dûment convoqué pour être entendu, au scrutin secret, à la majorité des cinq sixièmes des voix des membres présents et des deux tiers des voix des membres en exercice.

ART. 29. — Les Statuts peuvent être modifiés par l'Assemblée générale, soit sur l'initiative du Comité, soit sur la demande d'un groupe de 30 membres adressée au Comité.

Le texte de la modification proposée est communiqué par le Comité à tous les membres de l'Association 15 jours au moins avant la Réunion de l'Assemblée générale.

L'Assemblée générale statue à la majorité des deux tiers des voix des membres présents.

ART. 30. — La dissolution de l'Association peut être prononcée par l'Assemblée générale délibérant dans les conditions fixées par l'article précédent.

IV

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

CHAPITRE PREMIER

COMITÉ D'ADMINISTRATION

ARTICLE PREMIER. — Le comité d'administration procède chaque année, dans le délai d'un mois après l'Assemblée générale qui l'a complété, à la nomination de son bureau.

Les membres de l'ancien bureau sont rééligibles.

ART. 2. — Le Comité se réunit aussi souvent que l'exigent les intérêts de l'Association.

Il est convoqué 10 jours au moins à l'avance, sauf en cas d'urgence.

ART. 3. — Il est tenu un registre des délibérations du Comité. Ces délibérations sont signées par le Président et le Secrétaire.

ART. 4. — Le Trésorier et le Secrétaire peuvent, en cas d'empêchement, se faire suppléer, dans leurs fonctions par un autre membre du Comité avec lequel ils s'entendent à cet effet.

CHAPITRE II

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES ORDINAIRES

ART. 5. — L'Assemblée générale ordinaire se réunit, autant que possible, dans la seconde quinzaine du mois de janvier.

Elle est convoquée 15 jours au moins à l'avance.

ART. 6. — Le bureau de l'Assemblée générale est composé du Président, du Secrétaire, du Trésorier et de deux autres membres du Comité d'administration désignés par ce Comité.

ART. 7. — Il est procédé, conformément aux règles fixées par les articles 8, 9, 10, 11 et 12 ci-après, au remplacement des membres sortants du Comité d'administration.

ART. 8. — Le Comité prévient les Sociétaires des vacances à pourvoir et il les prie de lui faire connaître leurs candidats, dans un délai qu'il détermine et qui est d'au moins 20 jours.

ART. 9. — Les réponses à cette lettre d'avis sont adressées au Secrétaire du Comité et doivent lui parvenir avant l'expiration du délai fixé, qui est de rigueur.

Elles doivent indiquer les nom, grade et résidence du ou des candidats proposés, constater leur acceptation, et porter la signature des sociétaires qui font la présentation, avec indication de leur adresse.

ART. 10. — Le Comité porte à la connaissance des sociétaires, 15 jours au moins avant la réunion de l'Assemblée générale, toutes les propositions de candidatures qui lui sont parvenues dans les conditions et délais fixés par l'article 9.

ART. 11. — Les bulletins de vote sont apportés le jour du vote, ou envoyés par correspondance afranchie, au Secrétaire du Comité. Le dépôt en est valable jusqu'à l'heure fixée pour l'ouverture de la séance.

Les bulletins apportés ou envoyés par correspondance doivent être renfermés dans une enveloppe close, portant la mention *Bulletin de vote*, ainsi que le nom écrit très lisiblement et la signature du votant.

L'ouverture n'en est faite que par les scrutateurs, au moment du dépouillement du scrutin.

Le bulletin de vote peut être placé sous une seconde enveloppe, laquelle sera déposée intacte dans l'urne.

Une même enveloppe ne doit pas renfermer plusieurs bulletins.

ART. 12. — Un membre du Comité, assisté d'un certain nombre d'assesseurs, préside au vote et au dépouillement du scrutin.

Les bulletins annulés comme irréguliers sont annexés au procès-verbal.

Le résultat du scrutin est annoncé, aussitôt qu'il est connu, sous la réserve toutefois de la vérification, par le Comité, de la régularité des opérations.

CHAPITRE III

COTISATIONS.

ART. 13. — La cotisation est fixée d'après le grade du Sociétaire au 1^{er} novembre, date du commencement de l'année sociale, ou d'après son grade au moment de son inscription, s'il s'agit d'un membre nouveau.

Dans ce dernier cas, la cotisation entière est due pour l'année courante, quelle que soit l'époque de l'inscription.

ART. 14. — La cotisation est exigible dans le premier trimestre de l'année sociale, et, pour les membres nouveaux, dans les trois mois qui suivent leur inscription.

ART. 15. — Tout sociétaire qui est redevable de trois cotisations successives est mis en demeure de régler son arriéré envers l'Association.

S'il n'a pas déféré à cette mise en demeure dans le délai d'un mois, il est considéré comme démissionnaire.

ART. 16. -- La somme de 300 francs destinée à rédimer la cotisation peut être payée en une seule fois, ou par acomptes successifs de 100 francs au moins, répartis sur trois années consécutives.

CHAPITRE IV

COMPTABILITÉ. — ADMINISTRATION

ART. 17. — Le Trésorier est chargé de la perception des recettes et du paiement des dépenses.

ART. 18. — Les fonds qui ne sont pas nécessaires pour les besoins du service courant sont déposés dans une caisse publique désignée par le Comité, en attendant leur emploi ultérieur.

ART. 19. — Les reçus des cotisations sont tous détachés de registres à souches et signés de la main du Trésorier.

ART. 20. — La comptabilité est vérifiée tous les ans, avant l'Assemblée générale, par une commission de trois membres désignés à cet effet par le Comité.

ART. 21. — Un Agent-comptable, nommé par le Comité, sur la proposition du Secrétaire et du Trésorier, tient, sous leur surveillance et leur direction communes, les registres de comptabilité et les divers livres d'administration de l'Association.

Le Secrétaire a plus particulièrement la direction permanente de tous les détails administratifs de l'Association.

ART. 22. — Il est tenu un état des membres de l'Association, qui est maintenu constamment à jour.

CHAPITRE V

FONDS SOCIAL. — FONDS DE RÉSERVE

ART. 23. -- Les fonds destinés à constituer le fonds social et le fonds de réserve sont, après décision du Comité, placés au nom de l'Association en rentes sur l'État, en obligations de chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt de l'État ou en obligations du Crédit foncier.

ART. 24. — Ces opérations sont effectuées par le Trésorier.

Il justifie de son mandat par un extrait de la délibération du Comité signé du Président et du Secrétaire.

ART. 25. — Le Trésorier opère, dans les mêmes conditions, les ventes de rentes ou d'obligations qui sont ordonnées par le Comité.

CHAPITRE VI

RÉUNIONS ET PUBLICATIONS

ART. 26. — Les réunions ont pour objet notamment : 1^o des tournées en France et à l'étranger ; 2^o les dîners ; 3^o l'examen de questions intéressant l'Association ou l'art de l'Ingénieur ; 4^o des conférences qui peuvent être suivies d'une discussion contradictoire.

ART. 27. — Les réunions ont lieu à Paris ou hors Paris.

Elles sont présidées, soit par le Président ou le Vice-président du Comité d'administration, soit par un autre membre de l'Association désigné par ce Comité.

ART. 28. — Les Ingénieurs qui ne font pas partie de l'Association peuvent être prévenus des réunions projetées ; ils ne peuvent y prendre part qu'à la condition de s'agréger à l'Association.

ART. 29. — L'Association n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences, ou dans les publications.

V

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DU BUDGET
SUR LE PROJET DE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS POUR
1906; PAR M. MAURICE SIBILLE, DÉPUTÉ.

EXTRAITS.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

ADMINISTRATION CENTRALE

La Commission du budget de 1905 a constaté que les cadres du personnel permanent de l'Administration centrale des Travaux publics n'étaient pas constitués régulièrement, c'est-à-dire dans les conditions prévues par des décrets insérés au *Journal Officiel*; en réduisant le crédit du chapitre premier du budget des Travaux publics, elle a invité le Gouvernement à présenter au Conseil d'Etat un projet de décret qui, sans porter atteinte aux droits acquis, réglerait de nouveau l'organisation centrale du Ministère et assurerait le recrutement d'un personnel ayant une compétence spéciale, doué d'esprit de suite et comprenant seulement le nombre des agents nécessaires à la bonne et prompt expédition des affaires.

Le Gouvernement a accepté la réduction de crédit proposée et l'indication donnée par la Commission du budget. M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, a même déclaré à la Chambre dans la séance du 13 février 1905 qu'il examinerait « les cadres de l'Administration centrale avec une attention minutieuse, de façon à réduire le nombre des agents dans la mesure du possible ».

Conformément aux engagements ainsi pris, M. le Ministre a préparé un projet de décret qui doit être soumis au Conseil d'Etat.

La Commission du budget n'a pas à apprécier actuellement ce projet de décret qui ne lui a pas été communiqué, mais elle peut déjà relever quelques modifications dans l'organisation de l'Administration centrale.

Par application de l'article 69 de la loi du 21 mars 1903, relative au recrutement de l'armée, un règlement d'administration publique du 26 août 1903 a réparti en quatre catégories les emplois réservés aux sous-officiers, brigadiers, caporaux et soldats comptant soit dix ans de service dont quatre dans le grade de sous-officier, soit seulement quatre ans de service (*Journal officiel* du 2 septembre 1903.) Les trois premières catégories comprennent les emplois qui exigent des connaissances dont les candidats

doivent justifier en passant des examens, et la quatrième les emplois accessibles sans examen sur la production d'un certificat d'aptitude professionnelle délivré par le chef de corps ou le directeur du service.

A l'Administration centrale, désormais, le personnel subalterne permanent (emplois de 4^e catégorie) devra être entièrement recruté parmi les militaires non gradés comptant quatre ans de service; les emplois de gardiens de bureau (4^e catégorie) seront attribués jusqu'à concurrence des 4/5^e aux militaires gradés comptant quatre ans de service, le dernier cinquième étant réservé à l'avancement du personnel subalterne; tous les emplois de concierge (4^e catégorie) seront attribués à des sous-officiers rengagés mariés ayant une belle prestance et comptant dix ans de service, dont quatre dans le grade de sous-officier; tous les emplois d'expéditionnaire (3^e catégorie) seront attribués à des sous-officiers rengagés comptant dix ans de service, dont quatre dans le grade de sous-officier et ayant subi avec succès les épreuves prévues par le règlement d'administration publique.

D'un autre côté, le contrôle des dépenses engagées exercé pendant quelques années par un fonctionnaire des travaux publics a été confié à un fonctionnaire des Finances. On connaît l'importance de ce service. Aux termes de l'article 59 de la loi de finances du 26 décembre 1890, une comptabilité des dépenses engagées doit être tenue dans chaque Ministère; un agent placé auprès du Ministre et sous son autorité examine les propositions de dépenses des divers services, recherche si elles correspondent à des crédits régulièrement ouverts et si elles restent dans la limite des fonds disponibles; cet agent présente au Ministre des avis qui peuvent ne pas être accueillis mais sont communiqués à l'Administration des Finances, constamment mise au courant des désaccords pouvant survenir entre les administrations et les contrôleurs. Le service du contrôle des dépenses engagées a été organisé au Ministère des Travaux publics par des arrêtés ministériels du 27 juillet 1893 et du 23 novembre 1893; c'est un chef de bureau attaché au cabinet du Ministre qui en a été tout d'abord chargé. Puis conformément à l'article 78 de la loi du 30 mars 1902, un contrôleur des dépenses engagées du Ministère des travaux publics a été nommé le 15 juin 1903 par décret du Président de la République; c'est un inspecteur des finances qui a été alors choisi d'un commun accord par le Ministre des Finances et le Ministre des Travaux publics.

Enfin au mois de juillet 1905, un chef de division a été admis à faire valoir ses droits à la retraite et n'a pas été remplacé.

Réformes dans le Régime des Ecoles

L'École nationale supérieure des mines, ainsi que nous l'avons déjà rappelé, jouit depuis 1900 de la personnalité civile et présente chaque année un projet de budget aux Chambres.

L'École des mines de Saint-Etienne a été investie de la personnalité civile par l'article 63 de la loi de finances du 22 avril 1903 et peut aujourd'hui recevoir des dons et legs.

Mais l'École nationale des ponts et chaussées, les écoles des maîtres ouvriers d'Alais et de Douai n'ont pas encore la personnalité civile.

A la suite d'observations présentées par l'hono-

¹ Cette Commission est composée de MM. Georges Cochery, président; Krantz, Guillain, Gerville-Réache, Salis, Pierre Baudin, ex-présidents; Masse, Roulard, L.-L. Klotz, Sembat, secrétaires; Lucien Hubert, Bourrat, Laffère, Gervais (Seine), Jules Roche (Ardèche), Chaumet, Paul Beauregard (Seine), Lockroy, François Carnot, Henry Maret, Le Herissé, Morlot, Charles Bos, Léon Janet, Cruppi, de Pressense, Jules Legrand (Basses-Pyrénées), Georges Berry, Sibille, Dulau, Cachet, Puech, Raiberti.

(Voir les n^{os} 2565-2681).

rable M. Jumel, M. le Ministre des Travaux publics a chargé une Commission extra-parlementaire de rechercher s'il y avait lieu d'opérer la fusion de l'Ecole nationale supérieure des mines et de l'Ecole nationale des ponts et chaussées.

Cette Commission, composée de sénateurs, de députés, des directeurs et inspecteurs des deux écoles, n'a encore déposé aucun rapport.

Enfin, dans les écoles des ponts et chaussées ou des mines, d'après le décret du 26 août 1903 rendu en exécution de la loi du 21 mars 1903 relative au recrutement de l'armée, l'Administration des Travaux publics devra désormais réserver :

Tous les emplois subalternes classés en 4^e catégorie et autres que ceux de gardiens de bureau à des militaires non gradés comptant quatre ans de service ;

Les 4/5 des emplois de gardiens de bureau, classés en 4^e catégorie, à des militaires gradés comptant quatre ans de service, le dernier cinquième assurant de l'avancement au personnel subalterne ;

Tous les emplois de concierges classés en 4^e catégorie, à des sous-officiers rengagés comptant dix ans de service, dont quatre dans le grade de sous-officier, mariés et ayant une belle prestancé ;

Tous les emplois de commis expéditionnaires à des sous-officiers rengagés comptant dix ans de service, dont quatre dans le grade de sous-officier, ayant une belle écriture ou la connaissance de la dactylographie et ayant subi avec succès les épreuves prévues au règlement d'administration publique.

LE PERSONNEL

Inspecteurs généraux et ingénieurs des Ponts et Chaussées

Dans le cours de l'année 1903, les décrets du Président de la République ont nommé 14 ingénieurs ordinaires de 3^e classe, savoir : 12 anciens élèves de l'Ecole polytechnique qui avaient suivi comme élèves ingénieurs les cours de l'Ecole Nationale des ponts et chaussées et deux conducteurs dont l'un avait suivi comme élève externe les cours de l'Ecole Nationale des ponts et chaussées.

Par décret du 30 août 1903, rendu sur le rapport du Ministre des Travaux publics, 18 élèves de l'Ecole polytechnique ont été nommés élèves ingénieurs de 3^e classe au corps des ponts et chaussées pour prendre rang à dater du 1^{er} octobre 1903, mais les six derniers inscrits sur la liste ont contracté l'engagement de servir six années effectives aux travaux publics des colonies ; deux d'entre eux se sont engagés à accomplir cette période de six années dans l'Afrique occidentale française.

Les services spéciaux ont été créés pour assurer la construction souvent difficile de certains ouvrages d'art ou éviter le morcellement entre plusieurs ingénieurs de la direction d'œuvres importantes. C'est une institution qu'il importe de maintenir, car l'Etat, comme l'industrie privée, a de plus en plus besoin d'ingénieurs spécialistes. On a trop longtemps admis qu'un ancien élève des ponts et chaussées pouvait à toute époque de sa carrière, être placé à la tête de n'importe quel service. Les découvertes de la science sont suivies chaque jour de nouvelles applications industrielles ; les procédés se modifient ; les difficultés qui paraissaient naguère insurmontables sont

aplanies et parfois, ce qui hier était recommandé, doit aujourd'hui être évité.

Les ingénieurs des ponts et chaussées dirigent et surveillent des travaux qui ne sont pas tous conduits d'après les mêmes principes et qui supposent des connaissances et des aptitudes variées. Comme un homme ne peut pas tout lire, tout étudier, tout apprendre, tout connaître, un ingénieur n'est bien au courant que des progrès réalisés dans le genre de travaux dont il s'occupe ; par la force des choses, il arrive, sauf de rares exceptions, à se spécialiser.

L'Administration a commis quelques fautes en ne cherchant pas à utiliser les aptitudes spéciales de ses agents, en chargeant, par exemple, de l'entretien et de l'amélioration d'un port maritime, un ingénieur qui pendant vingt ans n'avait construit que des routes et des chemins de fer ; des travaux ont alors été exécutés dans de mauvaises conditions et des sommes importantes ont été dépensées en pure perte.

M. le Ministre des Travaux publics a pris récemment des mesures qu'il convient de signaler. Utilisant les renseignements fournis en 1904 par les inspecteurs généraux, il a supprimé deux emplois d'ingénieur en chef et six emplois d'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, savoir :

1^o Postes d'ingénieur en chef

1. *Paris*. — Service de M. l'ingénieur en chef Jacquier, admis à la retraite (Etudes de la rectification de la ligne de Bellegarde à Saint-Gingolph et mission spéciale).

2. *Paris*. — Service de M. l'ingénieur en chef Charguéraud, nommé directeur au Ministère (3^e section de la navigation de la Marne).

2^o Postes d'ingénieur ordinaire :

1. *Lannion*. — Service ordinaire (M. Martel, agent voyer faisant fonctions d'ingénieur, nommé à Dinan et non remplacé).

2. *Bar-sur-Aube*. — Service ordinaire (M. Haghe, ingénieur auxiliaire, retraité).

3. *Montauban*. — Service ordinaire et de navigation (M. Mouribot, ingénieur ordinaire, décédé).

4. *Châtelleraut*. — Service auxiliaire (M. Labussière, ingénieur auxiliaire, retraité.)

5. *Paris*. — Service de la navigation de la Marne (M. Mayer, ingénieur ordinaire, appelé à une autre destination, et remplacé par un ingénieur déjà chargé d'un autre service).

6. *Vitré*. — Service ordinaire (M. Rousseau, ingénieur auxiliaire, retraité. — Service assuré par un conducteur qui conserve sa subdivision).

On prépare, en outre les retraites de plusieurs ingénieurs auxiliaires, à la suite desquelles deux ou trois suppressions nouvelles seront effectuées.

Dans une circulaire du 8 mai 1903, M. le Ministre a appelé l'attention des préfets sur les absences non autorisées des ingénieurs.

Jugeant défectueux le mode de rémunération des ingénieurs des ponts et chaussées, M. le Ministre des Travaux publics a préparé un projet de décret qui incorpore dans les traitements presque tous les bénéfices réalisés sur les frais fixes et qui maintient du reste à titre transitoire certains droits considérés comme acquis.

D'après ce projet de décret, l'Etat prendrait à sa

charge les dépenses relatives au loyer des bureaux. Mais M. le Ministre estime que dans plusieurs villes il y aura avantage à réunir les bureaux de l'ingénieur en chef et des ingénieurs ordinaires.

La Commission du budget a demandé à l'Administration des travaux publics quelles seraient les conséquences financières des réformes opérées ou projetées. Il a été répondu qu'aucune charge nouvelle ne serait imposée à l'Etat, que les crédits prévus pour le paiement des traitements et des frais fixes ne seraient pas relevés, que le service des pensions de retraite exigerait environ 15.000 francs de plus par an, mais que les retenues fourniraient un supplément de ressources de près de 70.000 francs,

Conducteurs des ponts et chaussées

M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, a cru devoir modifier les règles posées par ses prédécesseurs et le 23 mars 1905 il a pris l'arrêté suivant.

« ARTICLE PREMIER. — L'avancement dans le personnel des sous-ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées aura lieu à l'avenir dans la proportion de 1/3 au choix et 2/3 à l'ancienneté.

« Toutefois la promotion à la 1^{re} classe du grade de sous ingénieur sera attribuée, exclusivement à l'ancienneté.

« ART. 2. — Les arrêtés des 20 janvier 1894 et 19 mars 1900 sont rapportés. »

Inspecteurs généraux et ingénieurs des mines

Les ingénieurs des mines peuvent, comme les ingénieurs des ponts et chaussées, obtenir des congés illimités, être mis en disponibilité pour défaut d'emploi ou maladie, encourir le retrait d'emploi à la suite de fautes professionnelles. Ils ont toujours eu les mêmes traitements, le même avancement que les ingénieurs des ponts et chaussées.

Cependant M. le Ministre a préparé un projet qui tend à relever les traitements et à supprimer les frais fixes des ingénieurs des ponts et chaussées et il n'a encore soumis à l'Administration des finances aucun projet s'appliquant aux ingénieurs des mines.

La Commission du budget estime que les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines, sortis presque tous de l'École polytechnique dans les premiers rangs, ayant consacré le même nombre d'années à des études difficiles, ont droit au même avantage. Si des règlements nouveaux améliorent la situation des ingénieurs des ponts et chaussées, le bénéfice doit en être étendu aux ingénieurs des mines.

Contrôleurs des mines

D'après un arrêté du 18 mai 1905, l'avancement a lieu partie à l'ancienneté et partie au choix soit deux tiers à l'ancienneté et un tiers au choix. La liste d'ancienneté comprend dans leur rang d'ancienneté tous les contrôleurs des mines proposés pour l'avancement par leurs chefs de service; le tableau d'avancement au choix est établi par un comité dont les membres sont nommés par le Ministre des Travaux publics. Toutefois la promotion à la 1^{re} classe du grade de sous-ingénieur est attribuée exclusivement à l'ancienneté.

Les sous-ingénieurs sont représentés dans le comité

chargé de dresser le tableau d'avancement aux choix des sous-ingénieurs et contrôleurs, car M. le Ministre a, le 18 mai 1905, pris l'arrêté suivant :

» Le Ministre des travaux publics,

« Vu les décrets des 24 décembre 1851, 11 janvier 1884, 13 février 1890, 3 janvier 1894 et 25 octobre 1898;

« Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité,

« Arrête :

« Le comité chargé de dresser le tableau d'avancement dans le corps des ingénieurs des mines sera chargé également d'établir le tableau d'avancement au choix des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines.

« Sont adjoints au comité :

« M. Claveille, ingénieur des ponts et chaussées;

« Le chef du 2^e bureau de la division du personnel;

« M. Massin, sous-ingénieur des mines de 1^{re} classe;

« M. Reboul, sous-ingénieur des mines de 2^e classe.

« Le chef du 2^e bureau de la division du personnel remplira les fonctions de secrétaire.

« Paris, le 18 mai 1905.

« D^r GAUTHIER. »

Les termes de cet arrêté laisseraient supposer que des sous-ingénieurs prendraient part à tous les travaux du comité et seraient appelés à juger les services des ingénieurs ordinaires et des ingénieurs en chef.

Mais l'administration déclare que les sous-ingénieurs assisteront seulement aux séances où sera arrêté le tableau d'avancement des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines.

Les Commis.

D'après le décret du 26 août 1903 rendu en exécution de la loi du 21 mars 1905 relative au recrutement de l'armée, l'Administration des travaux publics devra désormais réserver les deux tiers des emplois de commis aux sous-officiers rengagés comptant au moins dix ans de service dont quatre ans dans le grade de sous-officier. Les emplois de commis ont été classés dans la deuxième catégorie; les candidats auront donc à justifier devant une Commission spéciale des connaissances suivantes :

Ecriture; arithmétique, géométrie, algèbre; principes de la langue française; dessin au trait et lavis; trigonométrie rectiligne; notions de physique et de chimie; notions de levé des plans et de nivellement.

Le détail de ce programme est déterminé par arrêté du Ministre des Travaux publics.

Les attributions des commis ont été étendues par une circulaire du 19 mars 1890 : « En principe, dit cette circulaire, dans les services où il n'y a pas de grands travaux en cours d'exécution un seul conducteur peut être affecté au bureau des ingénieurs pour la préparation ou la révision des projets. La comptabilité, la tenue des registres, les expéditions de pièces et de dessins, le classement des archives doivent être confiés aux commis des ponts et chaussées. » Contrairement à ces prescriptions, beaucoup d'emplois de bureau sont encore occupés par des conducteurs. Ne serait-il pas possible de donner de l'avancement à des commis et de réaliser des économies en remplaçant quelques conducteurs par des commis ?

M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, a modifié la composition de la Commission de classement des commis au choix, et il a pris l'arrêté suivant :

« Le Ministre des Travaux publics,

« Vu l'arrêté du 22 novembre 1903 portant réglementation des conditions d'avancement dans le personnel des commis des ponts et chaussées ;

« Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité.

« Le directeur du personnel et de la comptabilité président.

« Le directeur des chemins de fer ;

« Le directeur des routes, de la navigation et des mines ;

« Le directeur du cabinet ;

« M. Launay, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

« M. Fontaneilles, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

« M. Claveille, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ;

« Le chef du 2^e bureau de la division du personnel ;

« M. Laverrière, commis principal des ponts et chaussées ;

« M. Palayer, commis des ponts et chaussées de 2^e classe ;

« Le sous-chef du 2^e bureau de la division du personnel devra remplir les fonctions de secrétaire de la Commission.

Paris, le 18 mai 1905.

« D^r GAUTHIER. »

Il faut remarquer que, pour la première fois, des commis sont appelés à siéger dans la commission de classement et à émettre des avis sur la valeur des services de leurs collègues.

Un commis de 2^e classe jugera le mérite non seulement des commis de 2^e, de 3^e ou de 4^e classe, mais même des commis de 1^{re} classe et des commis principaux.

Agents temporaires et auxiliaires des ponts et chaussées

M. Gauthier, ministre des travaux publics, prit le 18 mai 1905 l'arrêté suivant :

« La Commission chargée d'examiner les propositions relatives aux augmentations de salaires à accorder aux agents temporaires des ponts et chaussées est composée comme il suit :

« Le directeur du personnel et de la comptabilité, président.

« Le directeur des chemins de fer.

« Le directeur des routes, de la navigation et des mines.

« Le directeur du Cabinet.

« M. Launay, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

« M. Fontaneilles, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

« M. Claveille, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées.

« Le chef du 2^e bureau de la division du personnel.

« Le sous-chef du 2^e bureau de la division du personnel.

« M. Frazier, agent temporaire des ponts et chaussées.

« M. Boujut, agent temporaire des ponts et chaussées.

« Le sous-chef du 2^e bureau de la division du personnel remplira les fonctions de secrétaire de la Commission. »

Cependant, les agents temporaires et auxiliaires assimilés demandent que leurs salaires soient augmentés de manière à se rapprocher des traitements des commis et que l'Etat contribue à la constitution de pensions de retraite par des versements de sommes égales aux retenues opérées d'office.

L'Administration estime que « les versements demandés à l'Etat pour les retraites entraîneraient une charge annuelle de 25,000 francs et que si l'on s'engageait dans cette voie, les agents très nombreux du Ministère des Travaux publics qui constituent leurs retraites comme les agents temporaires, c'est-à-dire en versant à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, ne manqueraient pas d'invoquer ce précédent. »

Ainsi l'Administration évalue à 25,000 francs la charge annuelle qu'imposerait au budget l'adoption du vœu des agents tel qu'il a été émis. Mais en n'assurant que la constitution des pensions minimales, elle s'expose à recevoir des demandes de secours de plus en plus nombreuses, et alors se pose cette question : Ne vaut-il pas mieux consacrer des crédits à la bonification de pensions de retraites qu'à des distributions de secours ?

D'un autre côté, si le projet de loi relatif aux retraites ouvrières préparé par une des grandes Commissions de la Chambre est adopté, si les employés et ouvriers de l'industrie privée ont des pensions de retraite constituées avec le concours de l'Etat et des patrons, l'Administration des Travaux publics ne pourra pas continuer à ne verser à la Caisse nationale des retraites pour les agents temporaires et auxiliaires assimilés que les retenues sur les salaires. L'Etat ne serait-il pas en effet amené par la force des choses à subir la loi qu'il aura imposée à l'industrie privée et à contribuer à la constitution de nouvelles pensions de retraites en faveur d'agents qui auront été à son service pendant de longues années.

Enfin, l'arrêté du 29 novembre 1898, qui prescrit un prélèvement sur les salaires, ajoute que la retenue ainsi opérée « sera versée à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse dans les mêmes conditions que pour les cantonniers. » Ne conviendrait-il pas — au moins par application du principe ainsi posé — d'instituer au profit des agents temporaires ou auxiliaires assimilés un système de bonification des pensions semblable à celui qui fonctionne au profit des cantonniers ? Ne faudrait-il pas étendre à ces agents le bénéfice de l'article 42 de la loi des finances du 22 avril 1905, qui dans bien des cas permet aux retraités d'avoir une pension minima de 360 francs et aux veuves une pension minima de 240 francs ? Aucun précédent susceptible d'être invoqué par d'autres agents ne serait ainsi créé.

Sous le bénéfice de ces observations, nous invitons l'Administration à rechercher quelles mesures il convient de prendre pour garantir la sécurité de leurs vieux jours aux agents temporaires des ponts et chaussées et aux auxiliaires assimilés.

Officiers et maîtres de port du service maritime

« Aux termes d'un arrêté du 13 mai 1905, l'avancement des officiers et maîtres de port doit avoir lieu exclusivement au choix, dans les conditions indiquées à l'article 6 du décret du 15 juillet 1854.

« L'article 2 dudit arrêté dispose que le tableau général d'avancement au choix pour l'année 1905 sera dressé par une Commission spéciale composée ainsi qu'il suit, savoir :

« Le directeur du personnel de la comptabilité président ;

« Le directeur du cabinet ;

« Le directeur des routes, de la navigation et des mines ;

« M. Widmer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, secrétaire de section au conseil général des ponts et chaussées ;

« M. Claveille, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ;

« M. Nerigi, capitaine de port ;

« M. Mattei, lieutenant de port ;

« M. Labée, maître de port ;

« Le chef du premier bureau de la division du personnel, secrétaire.

« Le capitaine de port prend part aux délibérations de la Commission en ce qui concerne l'avancement des capitaines, des lieutenants et des maîtres ; le lieutenant en ce qui concerne l'avancement des lieutenants et des maîtres, et le maître en ce qui concerne l'avancement des maîtres.

« De plus, conformément aux engagements pris par le Ministre des Travaux publics lors de la discussion du budget de 1905, une Commission comprenant plusieurs membres du Parlement et des représentants des agents intéressés a été chargée de procéder à une enquête sur la situation des officiers et maîtres de port et des gardiens de phare.

« Cette Commission vient de terminer ses travaux. Elle a émis les vœux suivants en ce qui concerne les officiers et maîtres de port :

« 1^o Il est créé un grade de commandant de port. Les commandants de port sont pris exclusivement parmi les capitaines de 1^{re} ou de 2^e classe comptant au moins 5 ans de service dans le grade de capitaine. Ils sont chargés, dans les ports les plus importants, des mêmes fonctions que les capitaines ;

« 2^o Les surveillants de port sont compris officiellement dans la nomenclature du personnel de la police des ports ;

« 3^o La répartition du personnel sera révisée en vue d'en réduire l'effectif autant que possible, et de mieux approprier les grades des agents à l'importance des services ;

« 4^o Les traitements des officiers et maîtres de port sont fixés comme suit :

| | |
|--|-----------|
| Commandant de port | 4.500 fr. |
| Capitaine de port 1 ^{re} classe | 3.500 » |
| — 2 ^e classe | 3.000 » |
| Lieutenant de port de 1 ^{re} classe | 2.200 » |
| — 2 ^e classe | 1.800 » |
| Maître de port de 1 ^{re} classe | 1.200 » |
| — 2 ^e classe | 1.000 » |
| — 3 ^e classe | 900 » |
| — 4 ^e classe | 800 » |

« Les améliorations de traitement seront accordées au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

« Dans les grands ports, les maîtres pourront être nommés directement à la 2^e classe :

« 5^o Des mesures seront prises pour la titularisation des maîtres de port auxiliaires actuellement en fonctions ;

« 6^o Des indemnités seront accordées aux officiers de port chargés des fonctions de chef du pilotage ;

« 7^o Nul ne peut être nommé officier ou maître de port s'il a quitté le service actif depuis plus de 5 ans et s'il est âgé de plus de 55 ans ;

« 8^o Les officiers de marine de l'Etat, candidats aux emplois de capitaine et de lieutenant doivent être pourvus du grade de lieutenant de vaisseau et compter 5 ans au moins d'embarquement ;

« 9^o Les adjudants principaux et maîtres de la marine militaire, candidats aux emplois de maître de port, doivent avoir appartenu à l'une des spécialités ci-après : pilotage, manœuvre, timonerie, et justifier de 10 ans de navigation effective.

« 10^o Les emplois d'officiers et de maître de port sont réservés autant que possible aux candidats provenant de la marine marchande ;

« 11^o Les capitaines de port de 2^e classe sont pris pour moitié au moins parmi les lieutenants de première classe ayant au moins 2 ans de service en cette qualité ;

« 12^o Tous les agents fatigués seront admis à la retraite, l'Administration se montrant d'autant plus sévère à cet égard que le service est plus actif.

« 13^o Le personnel des ports est classé dans le service actif. Les agents qui reçoivent un traitement inférieur à 2,400 francs sont inscrits dans la 2^e section du tableau des maximum de pensions ;

« 14^o Les agents nouvellement admis ne sont pas astreints aux versements pour le service des pensions civiles ; leurs émoluments sont soumis à un prélèvement versé à la Caisse nationale des retraites, dans des conditions analogues à celles qui ont été prévues récemment pour les commissaires contrôleurs des sociétés d'assurances sur la vie, une contribution d'égale quotité étant versée par l'Etat. »

La situation financière impose à la Commission du budget le devoir d'exercer un contrôle sévère sur toutes les dépenses et de n'approuver que celles qui sont pleinement justifiées.

Elle admet le relèvement des salaires des capitaines, des lieutenants et des maîtres de port ; en revanche elle estime que la création du nouveau grade de commandant du port peut sans inconvénient être ajournée.

Il ne faut pas, en effet, oublier que les « allocations accessoires du personnel des ports maritimes sont relativement considérables, qu'elles figurent en moyenne pour 50 0/0 dans le total des émoluments des officiers et pour 40 0/0 dans le total des émoluments des maîtres, que la plus grande partie, soit les six dixièmes environ, en est payée au moyen des ressources locales, le surplus seul étant à la charge du Trésor ».

D'après un rapport sur les modifications à introduire dans le décret du 15 juillet 1854, les allocations accessoires dans les 11 principaux ports de France seraient les suivantes :

| | CAPITAINES | LIEUTENANTS | MAITRES |
|--------------------|------------|-------------|----------------|
| | francs. | francs. | francs. |
| Marseille..... | 5.700 | 2.500 | De 790 à 1.250 |
| Le Havre..... | 7.200 | 2.500 | 2.000 |
| Bordeaux..... | 4.278 | 2.090 | 1.400 |
| Dunkerque..... | 2.030 | 1.250 | 1.050 |
| Rouen..... | 3.300 | 1.690 | 1.210 |
| Saint-Nazaire..... | 2.840 | 1.650 | 1.120 |
| Nantes..... | 4.350 | 1.720 | 1.100 |
| Cette..... | 2.700 | 1.670 | 980 |
| Boulogne..... | 1.910 | 1.400 | 865 |
| Calais..... | 1.918 | 1.480 | 1.150 |
| La Rochelle..... | 810 | 835 | 675 |

A Rouen, Nantes et Cette, des frais de bureau sont compris dans les allocations accessoires.

Constatons tout d'abord que les capitaines, lieutenants et maîtres de port ont des situations fort différentes suivant les régions et qu'il serait facile de faire disparaître des inégalités choquantes sans imposer à l'Etat aucune charge nouvelle et sans modifier les allocations versées par les villes, Chambres de commerce ou autres administrations locales ; il suffirait de procéder à une revision méthodique des indemnités payées par l'Administration, notamment des indemnités de résidence ; il serait d'ailleurs entendu que cette revision devrait être combinée avec les relèvements de traitement et les mutations de telle sorte qu'elle ne pût porter atteinte à aucune situation acquise.

Remarquons ensuite qu'en dehors de traitements qui seraient augmentés de 300 francs d'après les propositions de la Commission extra-parlementaire, les capitaines de port jouissent d'avantages suffisants pour attirer vers ces fonctions de nombreux candidats, lorsque des vacances se produisent. Il n'est donc pas à l'heure actuelle nécessaire de donner à ces officiers retraités des marines de l'Etat et du Commerce, par la création d'un grade nouveau, l'espérance d'arriver à des situations plus élevées et il convient d'employer les premières ressources disponibles au relèvement des traitements des officiers et maîtres de port.

Agents attachés au service de la navigation

Tous les emplois d'éclusier, pontier, barragiste, mécanicien, chauffeur, graisseur, etc., doivent être réservés à des militaires non gradés comptant au moins quatre ans de service, d'après le règlement d'administration publique du 26 août 1905.

Ces agents inférieurs de la navigation ne reçoivent d'avancement qu'au choix, mais ils ont actuellement des représentants dans la commission chargée de dresser la liste d'avancement, car le 18 mai 1905, M. le Ministre des Travaux publics a pris l'arrêté suivant :

« La Commission chargée de dresser la liste d'avancement des éclusiers, pontiers, barragistes et autres agents inférieurs de la navigation et des ports de commerce sera composée ainsi qu'il suit :

« M. le Directeur du personnel et de la comptabilité, *Président.*

« M. le Directeur des routes, de la navigation et

« M. Widmer, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

« M. Launay, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

« M. Claveille, ingénieur des ponts et chaussées ;

« M. le Chef du 2^e bureau de la division du personnel ;

« M. Hyvrard, garde de la navigation ;

« M. Morlet, chef éclusier.

« Le sous-chef du 2^e bureau de la division du personnel remplira les fonctions de secrétaire. »

Enfin, une Commission composée de six sénateurs, seize députés, dix fonctionnaires du Ministère des Travaux publics et trois agents de la navigation, a été chargée de procéder à une enquête sur la situation des gardes de navigation, éclusiers, barragistes et pontiers.

Les agents ont demandé pour tous les traitements une augmentation de 300 francs.

Mais, dit une note de l'Administration, « il a été exposé à la Commission que ce qu'il fallait bien avoir en considération, ce n'était pas le traitement proprement dit de l'agent, — traitement assurément minime, — mais en même temps les émoluments accessoires qui s'ajoutent à ce traitement d'une manière très fixe ; lorsque le poste est important, lorsque, par suite, l'agent est sérieusement occupé, ces émoluments viennent sensiblement doubler le traitement normal et, de la sorte, ce qui est évidemment le but à poursuivre, la rémunération tend à être proportionnée au travail effectué ; la véritable mesure pratique est une étude attentive des situations, de manière à arriver à une répartition plus juste des sommes affectées aux allocations. La Commission s'est ralliée à cette manière de voir en adoptant dans sa séance du 10 novembre 1904, sur la proposition de son président, une motion tendant à une « revision des situations des agents pour arriver à une rétribution plus équitable des traitements ».

Les agents inférieurs de la navigation ont appelé l'attention de la Commission extraparlamentaire sur l'insuffisance des pensions de retraite.

L'Administration se borne à appliquer les dispositions de la loi du 9 juin 1853. La moyenne des pensions s'est ainsi élevée en 1902 à 428 francs ; mais quelques éclusiers n'ont eu que des pensions inférieures à 370 francs et la moyenne des pensions des veuves a été seulement de 126 francs.

La Commission estime qu'il convient :

1^o De porter à 360 francs, par l'allocation d'un secours annuel, les pensions d'agents inférieures à cette somme ;

2^o D'élever, par une bonification, à 240 francs les pensions des veuves des agents inférieurs de la navigation ainsi qu'on l'a fait pour les veuves des cantonniers (Art. 42 de la loi de finances du 22 avril 1903) ;

3^o D'assujettir à la retenue réglementaire de 5 0/0 les suppléments de traitement tels qu'indemnités de résidence, allocations pour renseignements statistiques, éclusages de nuit, service télégraphique et de verser les retenues à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse de façon à constituer au profit de l'agent une rente dont il pourra bénéficier en toutes circonstances.

L'Administration des travaux publics a communiqué à l'Administration des finances un projet de

Maitres et gardiens de phares, officiers et marins des feux flottants et bateaux baliseurs ; agents hors classe.

L'avancement n'est donné qu'au choix ; les intéressés sont actuellement représentés dans la Commission de classement, car M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, a pris le 18 mai 1905 l'arrêté suivant :

« Le Ministre des Travaux publics,

« Vu le décret du 17 août 1893 ;

« Sur la proposition du directeur du personnel et de la comptabilité,

« Arrête :

« La Commission chargée de dresser la liste d'avancement des maitres et gardiens de phares sera composée comme il suit :

« M. le Directeur du personnel et de la comptabilité, président ;

« M. le Directeur des routes, de la navigation et des mines ;

« M. Ribière, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

« M. de Joly, ingénieur des ponts et chaussées ;

« M. Claveille, ingénieur des ponts et chaussées ;

« M. le chef du 2^e bureau de la division du personnel ;

« M. Delhaultal, maître de phare ;

« M. Kerfriden (Joseph), gardien de phare.

« Le sous-chef du 2^e bureau du personnel remplira les fonctions de secrétaire. »

L'insuffisance des traitements des maitres et gardiens de phares a été signalée à la Chambre et reconnue par M. le Ministre des Travaux publics

La Commission du budget a donc demandé à l'Administration quelles mesures allaient être prises ; elle a reçu la note suivante :

« Conformément aux engagements pris par le Ministre des Travaux publics, lors de la discussion du budget de 1903, une Commission, comprenant plusieurs membres du Parlement et des représentants des agents intéressés, a été chargée de procéder à une enquête sur la situation des officiers et maitres de port et gardiens de phares.

« Cette Commission vient de terminer ses travaux. Elle a émis les vœux suivants en ce qui concerne les gardiens de phares :

I. — Traitements.

« 1^o Les deux dernières classes de gardiens de phares sont supprimées :

« 2^o Les traitements des maitres et gardiens de phares sont portés, savoir :

« Maitres de phares, de 1.200 à 1.350 francs.

« Gardiens de 1^{re} classe, de 1.000 à 1.050 —

— 2^e — de 875 à 950 —

— 3^e — de 800 à 850 —

— 4^e — de 725 à 750 —

« Ces améliorations de traitement seront accordées au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

« 3^o Le supplément de traitement alloué aux gardiens chefs est porté de 100 à 150 francs ;

« 4^o Indépendamment des indemnités qui leur sont actuellement attribuées, les gardiens de phares peuvent recevoir des indemnités spéciales :

« a) Pour le service des phares électriques ;

« b) Dans les phares en mer ou dépourvus de communications avec les centres scolaires, lorsqu'ils sont obligés de faire élever leurs enfants loin d'eux ;

« 5^o L'Administration assure autant que possible aux gardiens des phares éloignés ou en mer les soins médicaux et la délivrance gratuite des médicaments ;

« 6^o Tous les gardiens de phares ont droit au payement intégral des travaux faits en dehors du service courant.

II. — Retraites.

« 7^o Les maitres et gardiens de phares sont classés dans le service actif ;

« 8^o Des versements à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse sont faits par l'Administration en faveur des agents hors classe non soumis à l'inspection maritime ;

« La situation des crédits du chapitre 16 permettrait de réaliser dès maintenant les améliorations prévues au paragraphe 1^{er} (Traitements et allocations accessoires). »

Agents du contrôle de l'exploitation des chemins de fer

Par arrêté du 20 mars 1905, pris en exécution de l'article 6 du décret du 20 décembre 1904, M. le Ministre des Travaux publics a porté, à partir du 1^{er} janvier 1905, les traitements des commissaires de 4^{me} classe de 2.700 à 2.800 francs et les traitements des commissaires de 3^{me} classe de 2.300 à 2.400 francs.

Contrôleurs des comptes.

Le 18 mai 1905, M. le Ministre des Travaux publics a pris l'arrêté suivant :

« La Commission chargée de dresser la liste d'avancement au choix des contrôleurs des comptes des compagnies de chemins de fer sera composée ainsi qu'il suit :

« MM. le Directeur du personnel et de la comptabilité, président ;

le Directeur des chemins de fer ;

le Directeur du contrôle commercial ;

Fontaneilles, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

Claveille, ingénieur des ponts et chaussées ;

le Chef du 2^e bureau de la division du personnel ;

Hugot, contrôleur principal des comptes ;

Canal, contrôleur principal des comptes ;

le Sous-Chef du 2^e bureau de la division du personnel remplira les fonctions de secrétaire. »

Suppression des gratifications

L'Administration a déclaré à différentes reprises que l'absence des crédits nécessaires la mettait dans l'impossibilité d'accorder des augmentations de traitement fort justifiées.

Des conducteurs et commis des ponts et chaussées ont alors demandé avec instance la suppression absolue des gratifications ».

Le 20 avril 1905, la *Tribune des travaux publics*, organe de l'association des personnels, publiait un article où nous relevons le passage suivant :

« La gratification est une mesure absolument arbitraire. Elle n'est pas accordée à un mérite, à un effort exceptionnels ; on la donne à ceux pour qui elle a été

demandée. Il n'y a ni choix, ni mise de tout le personnel sur les rangs; il y a simplement faveur pour quelques-uns.

« Comment n'a-t-on pas pensé qu'avec les sommes ainsi engagées sans motifs sérieux, il y avait moyen de donner satisfaction à ceux qui attendent depuis trop longtemps un avancement mérité et dû ?

« Nous insistons une nouvelle fois pour qu'on supprime enfin d'une façon radicale, absolue, les gratifications de fin d'année. Le personnel n'a pas besoin qu'on lui donne ce qu'on a appelé un « pourboire ». En retour de ses services, il n'attend qu'une récompense : les augmentations de traitement qui viennent avec l'avancement. Ce système est le seul digne du personnel et de l'Administration. »

Mais l'Administration maintient qu'elle ne distribue plus des gratifications importantes, sans suivre aucune règle. Ainsi elle n'aurait accordé récemment sous le nom de gratification que des allocations bien justifiées à des conducteurs et commis attachés à de grands travaux dans les régions montagneuses des Alpes et des Pyrénées.

Revision des indemnités de résidence

Une commission a été instituée par arrêté en date du 24 mai dernier. Cette commission est composée comme suit :

MM. Alexandre, inspecteur général des ponts et chaussées, président;
Bourquelot, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
Margaine, ingénieur des ponts et chaussées;
Claveille — — — —
Rose, sous-chef de bureau;
Oudinet, conducteur des ponts et chaussées;
Bosc, commis des ponts et chaussées.

La Commission s'est réunie à diverses reprises et elle a émis l'avis qu'un certain nombre de renseignements (population, effectif de la garnison, produit de l'octroi par tête d'habitant, loyers, prix moyen de la viande et du chauffage, etc.) devraient être demandés à tous les chefs de service, pour lui permettre d'apprécier dans quelle mesure les indemnités de résidence paraîtraient pouvoir être revisées.

Communication aux intéressés des notes signalétiques et des notes politiques

Après examen d'une proposition de notre honorable collègue, M. Sembat, les chambres ont inséré dans la loi des finances promulguée le 22 avril 1905, un article ainsi conçu :

« Tous les fonctionnaires civils et militaires, tous les employés et ouvriers de toutes administrations publiques ont droit à la communication personnelle et confidentielle de toutes les notes, feuilles signalétiques et de tous autres documents composant leur dossier, soit avant d'être l'objet d'une mesure disciplinaire ou d'un déplacement d'office, soit avant d'être retardés dans leur avancement à l'ancienneté. »

Désirant assurer l'application de ce nouveau principe, M. Gauthier, Ministre des Travaux publics, a adressé, le 8 juin 1905, une circulaire aux préfets et aux différents chefs de service du département des travaux publics.

Il convient de rappeler une déclaration de M. le Ministre Gauthier à la chambre des députés le 13 février 1905 : « Les notes des préfets et les autres, a-t-il dit, seront toujours communiquées aux intéressés. Si la circulaire de M. Maruéjols n'est pas suffisante, je la compléterai. »

Cependant, des préfets ont cru devoir tenir compte de renseignements politiques plus ou moins exacts sur des surveillants et ouvriers employés par les ponts et chaussées et payés à la journée. Des comptables, des manœuvres ont alors vu se fermer devant eux les portes d'ateliers et de chantiers où ils travaillaient depuis huit, neuf ou dix ans. Cherchant à prouver la parfaite correction de leur attitude, ils ont demandé communication des notes recueillies contre eux et il leur a été répondu : « Vous ne pouvez pas invoquer l'article 65 de la loi du 22 avril 1905 pour avoir communication de votre dossier politique. »

Mais si ces humbles travailleurs sont « des employés et ouvriers d'une administration publique », selon les termes dudit article 65, ils ont droit à la communication des notes politiques qui les concernent, d'après la déclaration ministérielle du 13 février 1905.

Si, au contraire, ils ne sont pas, comme nous le croyons, « des employés et ouvriers d'une administration publique », ils ne sont pas tenus de subir une direction politique. Quand il n'ont pris part à aucune manifestation contre le Gouvernement de la République, les préfets commettent des abus contre l'autorité en défendant aux ingénieurs et aux conducteurs des ponts et chaussées de leur donner du travail.

Quoi qu'il en soit, il importe d'appliquer partout la même règle.

Nous faisons donc appel à la bienveillance de M. le Ministre et nous espérons que dans une circulaire adressée aux préfets et aux différents chefs de service, il voudra bien préciser les devoirs et les droits des surveillants et ouvriers employés par l'administration des ponts et chaussées et payés à la journée.

Avancement à l'ancienneté ou limitation de l'avancement au choix

Quelques agents de l'État désirent qu'en principe l'avancement soit donné seulement à l'ancienneté.

« L'avancement à l'ancienneté, dit-on, devrait être la règle et le choix ne devrait intervenir qu'à la suite d'une justification spéciale établissant qu'il s'impose à titre exceptionnel. » (Tribune de travaux publics du 30 mars 1905.)

De son côté, l'Administration maintient que, dans l'intérêt des services, il convient d'appeler à des emplois supérieurs, des hommes encore jeunes et doués d'aptitudes spéciales; elle estime qu'il est nécessaire, par l'avancement au choix, d'encourager le travail et de récompenser le mérite.

M. Gauthier, Ministre des travaux publics, a pourtant donné satisfaction dans une certaine mesure aux vœux du personnel.

D'après les arrêtés des 23 mars et 10 mai 1905, le grade de sous-ingénieur sera désormais donné exclusivement à l'ancienneté, et les avancements dans les grades de conducteur ou de contrôleur, un tiers au choix et deux tiers à l'ancienneté.

De plus, dans les comités chargés de dresser des tableaux d'avancement au choix des contrôleurs des travaux, des commis, des agents temporaires ou auxi-

liaires, des officiers ou maîtres de port, des éclusiers, pontiers, barragistes ou autres agents inférieurs de la navigation, des maîtres ou gardiens des phares, des contrôleurs des comptes, les intéressés sont représentés par des collègues désignés par le Ministre. Après avoir reproduit les arrêtés ministériels, la *Tribune des Travaux publics*, disait le 30 juin 1905 :

« Les intéressés gagnent la certitude de pouvoir faire entendre leur voix à des heures décisives. En ce qui concerne les avancements, ils pourront maintenant attendre avec plus de patience le moment où l'avancement à l'ancienneté sera la règle dont on ne pourra plus se départir que dans des cas tout à fait exceptionnels. »

Comparaison, par chapitres, des crédits demandés par le Gouvernement et des crédits proposés par la Commission.

| NUMÉROS des chapitres. | | SERVICES. | CRÉDITS votes pour 1903. | CRÉDITS demandes par le Gouvernement. | CRÉDITS proposés par la Commission. | DIFFÉRENCES par rapport au projet du Gouvernement. | | OBSERVATIONS. |
|-------------------------|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|-----------|---|
| Projet du Gouvernement. | Projet de la Commission. | | | | | En plus. | En moins. | |
| 24 | 24 | Frais généraux du service de contrôle et de surveillance des chemins de fer et canaux concédés. | 363.000 | 363.000 | 361.000 | » | 2.000 | Economie reconnue possible. |
| 30 | 29 | Impressions et publications de l'Administration des travaux publics. — Documents financiers. — Abonnements. — Annales des ponts et chaussées et des mines. — Achats d'ouvrages et de cartes, reliures. | 538.000 | 538.000 | 525.000 | » | 13.000 | Economie jugée possible, le crédit de 1903 n'ayant pas été employé en entier. |

DISCUSSION DU BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

EXTRAIT

2^e Séance du 30 Novembre

M. Jean Bourrat. Actuellement, les ingénieurs des ponts et chaussées se recrutent de deux façons : partie parmi les élèves issus de l'école polytechnique et sortant de l'école des ponts et chaussées, et partie parmi les conducteurs des ponts et chaussées ayant subi les trois épreuves d'un concours extrêmement difficile. Mais je dois ajouter que deux ou trois conducteurs, comptant au moins six années de grades, peuvent être admis chaque année comme élèves externes à l'école des ponts et chaussées, afin de préparer plus efficacement leur concours ; ils ne sont d'ailleurs admis à subir le concours d'ingénieurs des ponts et chaussées que dix ans après leur nomination comme conducteurs. Ce qu'il y a de bizarre, en l'espèce, c'est qu'alors que les ingénieurs issus de l'école polytechnique sont nommés ingénieurs des ponts et chaussées sans subir d'examen à la sortie, les conducteurs des ponts et chaussées admis en qualité d'élèves externes sont obligés, eux qui ont suivi les mêmes cours, fait les mêmes compositions que les élèves de l'école polytechnique, de subir un concours entre conducteurs pour pouvoir être nommés ingénieurs.

Il serait équitable tout au moins que les conducteurs admis à l'école des ponts et chaussées comme élèves externes fussent traités sur le même pied que les anciens élèves de l'école polytechnique. Mais la situation se trouve encore aggravée par ce fait que le

conducteur élève externe sortant de l'école des ponts et chaussées subit un retard considérable par suite de l'obligation de justifier de dix années de services comme conducteur pour pouvoir se présenter au concours d'ingénieur des ponts et chaussées.

Il en résulte qu'en France, où le régime démocratique existe — tout au moins de nom — depuis 1870, il y a une administration où les plus modestes des fonctionnaires ne peuvent espérer — et il n'y a pas d'exemple du contraire — arriver aux grades supérieurs.

Après avoir subi des épreuves bien plus difficiles que celles qui sont imposées aux élèves ingénieurs, un conducteur des ponts et chaussées ne peut guère espérer que dans le grade d'ingénieur ordinaire ; ils se comptent ceux qui ont pu parvenir jusqu'à la 1^{re} classe de grade d'ingénieur en chef ! mais on n'en connaît aucun qui ait pu exercer les fonctions d'inspecteur général. (*Mouvements divers.*)

Est-ce à dire que les conducteurs qui parviennent au grade d'ingénieur n'ont pas le mérite des ingénieurs sortant de l'école polytechnique ?

Vous savez mieux que personne, monsieur le ministre, combien doivent être distingués, rapables, instruits, intelligents, ceux de mes camarades qui veulent franchir cette barrière, qui sépare le grade d'ingénieur des ponts et chaussées de celui de conducteur.

Je demande à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi modifiant dans un sens plus équitable et plus libéral la loi du 30 novembre 1850 réglant l'accession des conducteurs au grade d'ingénieur des ponts et chaussées.

Il a toujours été admis que les contrôleurs des mines devraient être traités sur le même pied que les conducteurs des ponts et chaussées. Or la loi du 30 novembre 1850 qui permet aux conducteurs l'accession au grade d'ingénieur et la circulaire du 21 mars 1881, qui autorise les conducteurs à être admis en qualité d'élèves externes à l'école des ponts et chaussées, n'ont pas leur équivalent dans le corps des mines. Le grade d'ingénieur ordinaire de 3^e classe est exclusivement réservé aux élèves ingénieurs recrutés à l'école nationale supérieure des mines parmi les élèves de l'école polytechnique. Il convient d'autant plus de faire cesser cette inégalité et cette injustice que les contrôleurs des mines sont parfaitement aptes aux grades supérieurs. Ce qui le démontre jusqu'à l'évidence, c'est que deux de ces agents occupent effectivement, et à la satisfaction de l'administration, des emplois d'ingénieur, l'un avec le grade d'ingénieur auxiliaire, l'autre avec le grade de contrôleur de 1^{re} classe faisant fonctions d'ingénieur. J'insiste pour que toutes les dispositions permettant aux conducteurs d'accéder au grade d'ingénieur soient étendues aux contrôleurs des mines.

Enfin il est des modifications que M. le ministre peut introduire lui-même dans l'organisation des ponts et chaussées ; l'une d'elles, notamment, concerne le chapitre 4.

Messieurs, à la séance du 3 décembre 1896, j'avais l'honneur de présenter le projet de résolution suivant :

« La Chambre invite le Gouvernement à réduire à huit élèves par promotion le nombre des candidats à admettre à l'école des ponts et chaussées. »

Ce projet de résolution était motivé par le fait suivant : Nous arrivions, à ce moment, à la fin des grands travaux et vous n'aviez plus besoin d'avoir sur les chantiers un aussi grand nombre d'ingénieurs. Actuellement, il n'est pas nécessaire de sortir de l'école polytechnique ni même de l'école des ponts et chaussées pour diriger un bon service d'entretien ou de rechargement de route ou pour surveiller la comptabilité d'un arrondissement. (*Très bien ! très bien ! à gauche.*)

On pourrait réduire considérablement le nombre des ingénieurs. (*Très bien ! très bien ! sur les mêmes bancs.*) Beaucoup d'entre eux sont comparables aux sous-préfets de certains arrondissements et font simplement l'office de boîtes aux lettres, d'agents de transmission.

En 1896, la Chambre, par 14 voix de majorité, rejeta mon projet de résolution. mais M. le rapporteur général de la commission du budget d'alors s'exprimait ainsi après le vote :

« Messieurs, la commission du budget partage, dans une certaine mesure, le sentiment de l'honorable M. Bourrat ; elle a surtout demandé qu'on mît un peu plus de régularité dans le nombre des élèves ingénieurs admis chaque année à l'école des ponts et chaussées, qu'on n'en prit pas vingt-cinq une année et huit l'année suivante. Elle croit que la réduction de seize à huit serait exagérée et qu'on pourrait fixer au chiffre intermédiaire de dix ou douze, par exemple, le nombre des élèves ingénieurs à prendre en 1897. Elle croit être, sur ce point, d'accord avec le Gouvernement, et elle demande à la Chambre de vouloir bien consacrer cet accord en acceptant la réduction de 1.000 fr. sur le chapitre 4, que propose M. Bourrat. »

Dans ces conditions, je retirerai mon amendement en prenant acte des déclarations du Gouvernement et du rapporteur général. Elles semblent avoir été perdues de vue cette année. Sous prétexte de travaux de chemins de fer à faire aux colonies, on a dit en effet : Il faut prévoir un service d'ingénieurs pour les colonies, et le recrutement sera augmenté de six cette année, six l'année suivante, et six l'année d'après.

Mais alors, que va-t-il se produire ? Dans quatre ans les travaux de chemins de fer aux colonies seront presque terminés ou du moins très avancés ; vous allez accroître votre effectif de dix-huit ingénieurs, à raison de six par année, qui devront prendre l'engagement, comme déjà l'ont fait deux d'entre eux, de servir dix ans aux colonies ; mais lorsqu'ils seront aux colonies, s'ils ne s'y plaisent pas que feront-ils ? Ils emploieront un moyen bien simple : ils passeront devant le conseil de santé, se feront reconnaître malades et déclareront que leur tempérament ne leur permet pas de résister au climat des colonies ; ils viendront grossir la métropole et occuper les emplois réservés aux conducteurs des ponts et chaussées.

C'est pour ces motifs que je demande à la chambre du moment où nous avons dans le corps des conducteurs et commis des ponts et chaussées assez d'hommes remarquables pour faire le service qu'on demande aux ingénieurs, qu'on donne à ces modestes employés les moyens d'arriver aux grades supérieurs.

En supposant que je n'obtienne pas satisfaction dans cette séance, je reprendrai la question comme rapporteur du budget des chemins de fer des colonies et je demanderai à la Chambre d'inviter le ministre des colonies à rapporter la décision par laquelle il a accepté de prendre au service de son ministère six élèves de l'école des ponts et chaussées en surnombre.

M. Maurice Sibille, rapporteur. Qu'arriverait-il si cette décision était rapportée ? Que deviendraient ces jeunes ingénieurs ?

M. Jean Bourrat. Vous me demandez, monsieur le rapporteur, ce qui arriverait si la décision était rapportée ? C'est que l'année prochaine, on ne nommerait pas six ingénieurs de plus pour les colonies !

M. le rapporteur. Mais ceux qui sont nommés resteraient en fonctions ?

M. Jean Bourrat. Je regrette que l'on n'ait pas eu le souci du respect des décisions prises par la Chambre, mais je n'ai pas jusqu'à vouloir briser la carrière de certains jeunes gens. Ce que je demande c'est qu'on ne recommence pas l'année prochaine.

Au sujet du chapitre 5 « Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées », la Chambre me permettra de signaler à M. le ministre que le décret du 23 mars 1901 a accordé le titre de sous-ingénieurs de 1^{re} et de 2^e classe aux conducteurs et contrôleurs principaux de 1^{re} et de 2^e classe ; il a maintenu le grade de conducteur ou de contrôleur principal aux anciens conducteurs et contrôleurs principaux de 3^e classe.

Cette mesure ne paraît répondre complètement, ni aux désirs exprimés par la Chambre, ni aux promesses faites par le ministre des travaux publics, dans la séance du 18 novembre 1903, et à la suite desquelles l'amendement déposé par mon ami Louis Martin et quelques-uns de nos collègues a été retiré.

Le grade de sous-ingénieur devait être conféré à tous les conducteurs qui, ayant fait leurs preuves, comptaient vingt à vingt-cinq années de services.

Or, il suffit d'ouvrir l'*Annuaire* du ministère des travaux publics de 1905 pour constater que les conducteurs et contrôleurs principaux justifient tous de vingt-deux à trente ans de services, et de services excellents puisque antérieurement à l'arrêté du 23 mars 1905, la promotion au principalat avait lieu presque exclusivement au choix.

Je viens donc demander que, conformément aux engagements pris par l'administration, M. le ministre des travaux publics veuille bien supprimer le grade de conducteur ou de contrôleur principal et le remplacer par celui de sous-ingénieur de 3^e classe. Est-il besoin d'ajouter que cette mesure entraînera aucun sacrifice budgétaire et constituera une simple satisfaction morale légitimement donnée à des serviteurs de la République ? (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Reste enfin le personnel des sous-ingénieurs et contrôleurs des mines.

Je demande à M. le ministre des travaux publics, que j'ai prévenu de toutes ces questions, de vouloir bien nous faire connaître les mesures prises en vue de modifier le recrutement du personnel des contrôleurs des mines. Je rappellerai que, malgré le vote formel de la Chambre et par suite d'une erreur demeurée inexplicable, le quart de ces emplois est réservé aux anciens sous-officiers ; les trois quarts restants sont à peu près absorbés par les élèves des écoles de Saint-Etienne, Douai et Alais, en vertu de privilèges que rien ne justifie et qui sont absolument contraires à notre esprit démocratique, de telle sorte que les commis des mines n'ont plus aujourd'hui aucun débouché.

Il importe essentiellement que tous les candidats civils, qu'ils sortent ou non d'écoles spéciales, soient astreints à subir le même concours, à justifier des mêmes connaissances techniques et professionnelles. Personne n'est dispensé de subir le concours pour l'emploi de commis ou conducteur et il doit en être de même pour le grade de contrôleur des mines.

Je sais, monsieur le ministre, que sur cette question vous allez nous donner satisfaction.

M. le ministre. M. Bourrat m'a posé une question relative au personnel des ponts et chaussées notamment sur l'admission des conducteurs au grade d'ingénieur. Les conducteurs peuvent arriver au grade d'ingénieur par deux voies : celle des concours institués entre les conducteurs de France, puis par celle qui est réglée par un décret de 1880, rendu sur la proposition de M. Sadi-Carnot, alors ministre des travaux publics, et portant que les conducteurs des ponts et chaussées peuvent passer le concours d'entrée à l'école des ponts et chaussées.

Lorsqu'ils ont passé le concours et qu'ils sont admis, ils suivent les mêmes cours que les élèves ingénieurs sortant de l'école polytechnique, passent tous les examens de fin d'année et enfin les examens de sortie. On pourrait croire qu'à leur départ de l'école, ayant suivi les mêmes cours et subi les mêmes examens que les élèves ingénieurs, ils peuvent être à la fin de leurs études, nommés ingénieurs au même titre que les autres. Pas le moins du monde ; l'état actuel de la législation ne le permet pas.

Il y a là une anomalie que le ministère des travaux publics s'efforcera de faire disparaître.

M. Maurice Sibille, rapporteur. Vous avez

parfaitement raison. Nous sommes tous d'accord sur ce point.

M. Jean Bourrat. Je prends acte de la déclaration de M. le ministre.

M. le ministre. Pour le corps des mines, la loi n'a pas réglé le mode de passage du grade de contrôleur au grade d'ingénieur. Il faut donc modifier la loi. La question est plus délicate ; mais nous l'étudions et j'espère bien apporter dans le courant de l'année la solution de cette question. Dans tous les cas nous marchons dans la voie de l'assimilation au point de vue des grades des contrôleurs et ingénieurs des mines et des conducteurs et ingénieurs des ponts et chaussées.

M. Bourrat se plaint aussi de ce qu'aient été inscrits cette année sur la liste des élèves admis à l'école des ponts et chaussées un trop grand nombre de candidats. Je suis d'accord avec lui sur ce point qu'il faut réduire autant que possible le nombre des élèves ingénieurs, pour la bonne raison que lorsqu'ils sortent de l'école, il se peut qu'ils soient en surnombre et ne trouvent pas d'emploi. D'un autre côté ils barrent la route à certains conducteurs qui pourraient ambitionner le titre d'ingénieur. C'est certain ; mais il y a un minimum au-dessous duquel on ne peut pas descendre (*Très bien ! Très bien !*)

Or voici, messieurs, le nombre de jeunes gens, qui au sortir de l'école polytechnique ont été admis à entrer à l'école des ponts et chaussées dans les dernières années : en 1900, 18 ; en 1901, 15 ; en 1902, 15 ; en 1903, 18 ; en 1904, 12 ; en 1905, 12.

M. Bourrat dit encore : Vous avez admis cinq élèves ingénieurs supplémentaires sur la demande de l'administration des colonies. C'est exact ; voici dans quelles conditions.

En sus du nombre que je viens d'indiquer, sur la demande instante de l'administration des colonies, le ministre des travaux publics a demandé cette année au ministère de la guerre qu'un certain nombre d'élèves ingénieurs, soient mis à sa disposition. Ces ingénieurs doivent être, après un examen médical approfondi, reconnus aptes à vivre en Indo-Chine ou en Afrique ; ils sont en outre obligés de contracter l'engagement de rester six ans dans ces colonies. Ils sont payés sur le budget des colonies.

M. Bourrat nous dit : que ferez-vous de ces ingénieurs s'ils reviennent ? Pour être embarrassé de répondre, messieurs, il faudrait croire que les colonies n'auront plus besoin d'ingénieurs lorsque ceux-là s'en iront.

Ils pourront revenir dans quatre ans, ajoute M. Bourrat. Non, ils ne le pourraient pas avant dix ans ; ils ne sortiraient en effet de l'école que dans quatre ans et d'autre part ils se sont engagés à rester six ans aux colonies. Si par hasard, il s'en trouvait un qui voudrait revenir, comme il est fort probable qu'il aurait été chargé d'un service, les colonies demanderaient assurément un autre ingénieur pour le remplacer.

Il est incontestable que si, tous les ans, nous inscrivions au chapitre 4 du budget des travaux publics, des crédits correspondant à un nombre d'ingénieurs toujours égal à celui de cette année, nous aurions des ingénieurs des colonies en surnombre. Mais actuellement, un effort considérable est fait dans les colonies, pour l'exécution de nombreux travaux publics ; on construit des chemins de fer, on exécute de grands

travaux de toutes sortes et les ingénieurs font défaut ; très souvent l'administration des colonies demande que des ingénieurs soient mis à sa disposition. Il faut bien que je lui donne satisfaction ! Vous n'admettriez pas, messieurs, que l'on fit appel à des ingénieurs étrangers. C'est pourquoi j'ai consenti à l'inscription de cinq élèves supplémentaires destinés à être affectés aux colonies.

M. Jean Bourrat. Il demeure entendu que vous n'en reprendrez plus en surnombre l'année prochaine ?

M. le ministre. C'est entendu, à moins que les colonies n'en aient encore besoin, et dans ce cas il sera encore bien spécifié que ces nouveaux élèves seront mis et resteront à la disposition des colonies.

M. Bourrat nous reproche de créer trop de postes d'ingénieurs. Il sait très bien cependant que tous les jours je réduis le nombre des ingénieurs et que je supprime des postes. Je ne peux pas à la fois supprimer des postes et donner satisfaction à toutes les demandes.

M. Jean Bourrat. Malgré tout je pense que l'on admet encore trop d'élèves ingénieurs à l'école des ponts et chaussées. Je persiste dans mon affirmation.

M. le ministre. D'autre part, M. Bourrat me demande de donner le titre de sous-ingénieur aux conducteurs principaux des ponts et chaussées de 3^e classe et il a fait prendre par mon prédécesseur au ministère des engagements qui ne me paraissent pas répondre d'une façon certaine au besoin du service. Cette question a été soulevée dans un précédent exercice par le dépôt d'un amendement de MM. Louis Martin, Bourrat et plusieurs de leurs collègues, amendement tendant à donner le titre de sous-ingénieurs à un certain nombre de conducteurs. M. Maruéjols répondit qu'il ne pouvait donner le titre de sous-ingénieur qu'aux conducteurs des ponts et chaussées qui auraient rempli de véritables fonctions d'ingénieur, c'est-à-dire lorsque après vingt ou vingt-cinq années de service, ils auraient fait des travaux qui leur auraient donné la compétence, l'autorité et les titres résultant des services rendus. Mais à la suite de cet échange d'observations, MM. Louis Martin et Bourrat retirèrent leur amendement et le ministre consulta le conseil d'Etat qui répondit que pour conserver toute sa valeur au grade de sous-ingénieur et pour ne pas multiplier les cas où ce grade serait conféré à des agents placés en sous-ordre il n'y avait lieu de donner ce titre qu'aux conducteurs appartenant à la classe la plus élevée.

Le décret du 9 avril 1904, rendu sur la proposition de M. Maruéjols, ne respecta pas la doctrine du conseil d'Etat ; il alla plus loin en accordant le titre de sous-ingénieurs à des conducteurs des deux premières classes.

M. Jean Bourrat. Permettez-moi d'espérer que vous ne la respecterez pas davantage et que vous choisirez même parmi les conducteurs de 3^e classe.

M. le ministre. Je sais bien quelles sont vos tendances : vous voudriez que le titre de sous-ingénieur soit donné à tous les conducteurs...

M. Jean Bourrat. principaux !

M. le ministre. Je ne vois d'ailleurs d'autre inconvénient à cette mesure que le suivant : il n'y aura aucune différence entre ceux qui entreront dans le personnel des conducteurs et ceux qui auront rendu

les cas, c'est une question de mesure et j'examinerai ce que je puis faire.

M. Bourrat demande enfin la suppression de toutes les dispenses d'examen pour l'admission au grade de contrôleur des mines. L'administration a soumis à l'étude du conseil d'Etat un projet de décret dans ce sens. Cette haute assemblée a présenté à cet égard diverses objections qui sont actuellement à l'étude.

Telles sont les réponses que je puis faire à l'honorable M. Bourrat ; j'espère qu'elles lui donneront entière satisfaction. (*Applaudissements.*)

M. Jean Bourrat. Je prends acte des déclarations de M. le ministre des travaux publics et je l'en remercie.

M. Jumel. Le personnel des ingénieurs des ponts et chaussées, rétribué sur l'article 3, remplit dans l'administration de nombreuses fonctions. Si je me reporte à la page 20 du rapport de l'honorable M. Sibille, j'y lis que, entre autres attributions, MM. les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés « du contrôle des chemins de fer et des tramways. »

Je veux rappeler à M. le ministre des travaux publics — et je l'en ai prévenu — qu'à diverses reprises des observations ont été faites au Gouvernement au sujet de ces attributions.

Au cours de la dernière législature, notamment M. Pierre Baudin, alors ministre des travaux publics, a été interpellé sur le décret portant règlement d'administration publique, en date du mois de juin 1884, rendu pour l'application de la loi de 1880, loi organique des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Dans ce décret, le Conseil d'Etat a introduit cette disposition : « Le contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways est confié aux ingénieurs et au personnel des ponts et chaussées et des mines. » Or, il n'y a rien de semblable dans la loi de 1880 ; cette loi ne dit pas à quel personnel spécial le contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways doit être confié. D'un autre côté, la loi de 1871, loi organique des conseils généraux, remet à ceux-ci le droit de désigner au préfet le personnel auquel ils entendent confier le contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

L'interpellation qui fut adressée à l'honorable M. Baudin se termina par le vote d'un ordre du jour approuvant la thèse des auteurs de l'interpellation, M. Guillemet et moi-même. M. Baudin s'engagea à faire rectifier le règlement d'administration publique et à faire rayer l'article incriminé.

Depuis cette époque, à diverses reprises, je suis monté à cette tribune pour demander que cette promesse fût tenue ; ce n'était même pas une promesse du ministre, c'était une obligation pour lui de se conformer à l'ordre du jour voté à une immense majorité par la Chambre. Jusqu'à ce dernier jour, nous n'avons pas encore obtenu satisfaction. A l'heure actuelle, le professeur de droit administratif de l'école des ponts et chaussées enseigne encore que le contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways doit être confié au personnel des ponts et chaussées et des mines.

Je demande une fois de plus — je l'ai déjà demandé l'année dernière — à l'honorable M. Gauthier s'il a pris ses mesures pour que la motion votée à une immense majorité par la Chambre, receve son exécution.

des ponts et chaussées, quelque solides appuis qu'elle trouve au sein du Conseil d'État, il me paraît qu'elle doit se soumettre devant la volonté nettement exprimée des représentants du suffrage universel. J'espère donc qu'à cet égard, M. le ministre me donnera pleine satisfaction.

Si je poursuis l'examen du rapport de l'honorable M. Sibille, j'y lis encore que MM. les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés des services de voirie départementale et vicinale, lorsque ces services leur sont confiés par les conseils généraux.

Je ne m'insurge pas contre une pareille indication ; je sais parfaitement qu'aux termes des lois de 1871 et de 1836, les conseils généraux ont le droit de confier la construction et l'entretien des chemins de fer départementaux et vicinaux au corps des ponts et chaussées, si telle est leur volonté. Mais, dès 1836, alors que le corps des ponts et chaussées semblait dédaigner les travaux que nécessitait l'établissement du réseau vicinal et départemental, on fut obligé de créer de toutes pièces un corps spécial pour procéder à ces travaux. Ce corps malgré les attaques répétées dont il est l'objet de la part du corps des ponts et chaussées, existe encore : c'est celui des agents voyers. C'est à lui que nous devons la création de cet immense réseau qui comprend environ 550,000 kilomètres. Lorsque ce réseau a été complètement créé, lorsque les difficultés ont été aplanies, nous avons vu peu à peu MM. les ingénieurs des ponts et chaussées chercher à se faire remettre ce service par les départements.

Tant qu'ils ont procédé conformément à la loi, c'est à dire qu'ils ont été désignés par les préfets sur l'invitation des conseils généraux, nul n'a pu y trouver à redire si ce n'est toutefois au point de vue budgétaire, ainsi que j'ai eu l'honneur de l'indiquer déjà l'année dernière et il y a deux ou trois ans lorsque j'avais l'avantage d'être rapporteur du budget des travaux publics ; mais, outre que MM. les ingénieurs des ponts et chaussées ont su manœuvrer de la façon la plus habile pour plaire aux conseils généraux et se faire agréer par eux, dans d'autres circonstances, ils s'y sont pris d'une façon que je n'hésite pas à qualifier d'absolument illégale et je veux rappeler à M. le ministre un cas tout récent dont je lui ai parlé, car j'ai pour habitude de ne jamais rien faire sans prévenir mes adversaires ; c'est le cas du département de la Gironde.

Il y a dans cette enceinte un conseiller général de la Gironde ; il m'a déclaré tout à l'heure que le conseil général de ce département n'a pas été appelé à délibérer sur la question, et cependant par une sorte de tour de passe-passe — car cela ne peut s'appeler qu'un tour de passe-passe — voici ce que l'administration des ponts et chaussées a fait. La voirie départementale et vicinale du département de la Gironde était confiée à un ingénieur des ponts et chaussées en service détaché, c'est-à-dire que le département de la Gironde avait choisi comme agent voyer en chef un ingénieur des ponts et chaussées et demandé à M. le ministre des travaux publics de mettre cet ingénieur à sa disposition en le détachant du service de l'État. Rien de plus juste et rien de plus logique ; c'est d'ailleurs conforme à la loi et M. le ministre des travaux publics n'avait pas à la lui refuser. Mais voici où la chose devient extraordinaire, il y a quelques mois — deux ou trois à peine — le moment était venu pour cet ingénieur d'obtenir le grade d'ingénieur en chef des ponts

et chaussées ; on ne pouvait cependant lui donner ce titre s'il restait agent voyer en chef de la Gironde. Il fallait le faire rentrer dans les services de l'État et voici le moyen dont on s'est servi. On a dit : il y a dans le département de la Gironde un ingénieur en chef qui va passer inspecteur général des ponts et chaussées ; en le nommant à ce grade, il ne sera plus ingénieur en chef dans la Gironde : nous ne nommerons pas d'autre ingénieur en chef, mais comme il y aurait trop de travail pour les ingénieurs ordinaires, nous allons faire passer le réseau des routes nationales entre les mains de M. l'ingénieur agent voyer en chef du département de la Gironde.

Si l'on s'en était tenu à cette mesure, nous aurions cet étrange spectacle d'un service d'État confié à un agent voyer en chef d'un département, payé par le département.

Mais ne croyez pas que ce soit là ce qu'a voulu faire l'administration des ponts et chaussées ; elle a voulu tout tranquillement, par un moyen détourné, remettre entre les mains de son ingénieur en chef tout le service départemental et vicinal du département de la Gironde.

En effet, l'honorable ingénieur en chef et ancien agent voyer en chef de la Gironde, restant encore chargé des fonctions d'agent voyer en chef, se trouve aujourd'hui ingénieur en chef de l'État dans le même département de la Gironde, car je ne pense pas — ce serait contraire à la loi — que l'on aurait confié à un agent voyer du département les services d'État du même département, c'est-à-dire l'entretien, la surveillance et tous les services des routes nationales, s'il n'eût pas appartenu au corps des ponts et chaussées.

De telle sorte qu'aujourd'hui, l'agent voyer en chef de la Gironde n'est autre que l'ingénieur en chef du département. Il réunit entre ses mains le service d'État des routes nationales et les services départementaux et vicinaux du département de la Gironde, et le tour est joué.

L'agent voyer en chef est ingénieur en chef des ponts et chaussées en service régulier, payé par l'administration des ponts et chaussées et conservant naturellement ses droits à la retraite dans l'administration des ponts et chaussées.

C'est là un moyen détourné et contraire à la loi qui a été pris par les ponts et chaussées pour mettre une fois de plus la main sur un département. C'est une lutte à laquelle nous assistons depuis longtemps ; les ingénieurs des ponts et chaussées parviendront peu à peu à s'emparer de toutes les voiries départementales et vicinales. Tous les moyens leur sont bons ; dans d'autres départements, comme par exemple le département de l'Aveyron, les ingénieurs des ponts et chaussées font luire aux yeux du conseil général l'économie considérable qu'il y a pour le budget départemental à choisir les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, et de cette façon peu à peu, le nombre des départements qui confient leurs services aux ponts et chaussées augmente chaque jour.

Aujourd'hui, dans quarante et un départements, les ponts et chaussées sont chargés de ces services.

Y a-t-il une économie et y a-t-il là surtout une façon d'agir que nous puissions considérer comme juste et équitable ?

Dans beaucoup de ces départements, nous avons vu le corps des agents voyers éliminés systématiquement

de tous les services et il n'existe plus qu'à l'état de souvenir. Le préjudice causé ainsi à un corps qui a rendu de si grands services est tout à l'avantage du corps des ponts et chaussées qui voudrait arriver à supplanter partout les agents voyers départementaux et vicinaux.

Quel est l'intérêt que nous pouvons avoir à conserver des agents voyers au lieu d'avoir des ingénieurs des ponts et chaussées ? Pour moi, j'estime que, pour un conseil général et pour un préfet, il est peut-être préférable d'avoir affaire à un service proprement départemental. Vous n'ignorez pas que le budget de nos chemins départementaux et vicinaux est un budget purement départemental, que vous ne pouvez, comme conseil général, rien voter ni rien faire qui ne soit soumis à l'appréciation du ministère de l'intérieur, direction des affaires départementales et communales. De telle sorte que si vous étiez obligé plus tard d'être soumis à l'ingérence du ministère des travaux publics, ainsi que le désirent certainement MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, vous auriez affaire à deux départements ministériels, le ministère de l'intérieur d'un côté, et, d'autre part, le ministère des travaux publics. Je ne crois pas que notre budget départemental y gagnerait en simplicité et que nos affaires y gagneraient en rapidité. Vous venez en effet d'avoir l'exemple de la façon peu rapide avec laquelle procède en général le ministère des travaux publics.

Je viens donc m'insurger contre ce système qui consiste à supprimer partout les agents voyers et à les remplacer par des ingénieurs des ponts et chaussées, et si je m'insurge, ce n'est pas par plaisir. Je prétends que ce système est essentiellement préjudiciable aux intérêts de l'Etat et qu'il surcharge le budget des travaux publics de sommes extrêmement considérables.

Si nous voulons chiffrer ces sommes, en comprenant les traitements des ingénieurs et des conducteurs et commis des ponts et chaussées supplémentaires qu'on est obligé de prendre en sus de ceux que l'Etat aurait à entretenir uniquement pour ses services d'Etat, nous constatons qu'il en coûte annuellement à l'Etat plus de 500,000 à 600,000 francs ; et si nous passons ensuite aux retraites de ces mêmes employés payés par l'Etat nous arrivons à une somme de 300,000 ou 400,000 francs.

Je veux épargner à la Chambre le détail de ces chiffres, mais je les ai sous les yeux. Nous atteignons une dépense supplémentaire de 1 million, qui est mise à la charge des travaux publics. On me répondra : qui payerait ce million ? Ce seraient les départements. Eh bien ! non, les départements ne payeraient rien du tout ; ils ne payeraient rien de plus. Le ministère des travaux publics supprimerait un très grand nombre d'ingénieurs et de conducteurs des ponts et chaussées. Les départements pourraient prendre des agents voyers même parmi des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées, mais en service détaché. Ils payeraient leur traitement et auraient l'obligation, comme c'est la loi, de payer, aux lieu et place de l'Etat, la retraite de ces fonctionnaires, l'Etat n'en étant plus chargé.

Je suis convaincu que M. le ministre des finances, s'il était présent, trouverait en effet que j'ai bien raison de chercher à éviter autant que possible de creuser encore ce gouffre insondable des pensions civiles. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs*).

Tels sont, messieurs, les points que j'ai l'honneur de signaler à M. le ministre. Je prétends qu'il y a là une véritable illégalité à agir comme il le fait. Je proteste au nom de l'intérêt bien compris des départements ; je proteste aussi un peu au nom de l'intérêt politique du pays tout entier, au nom de l'intérêt de l'autorité que les conseils généraux doivent pouvoir garder sur les agents qui administrent les finances départementales, autorité qui devient presque illusoire, lorsqu'elle s'exerce vis-à-vis des ingénieurs des ponts et chaussées, au lieu de s'exercer vis-à-vis des fonctionnaires purement départementaux comme sont les agents voyers.

Je proteste contre ce procédé et je demande que l'on respecte un peu plus les prérogatives des conseils généraux ; qu'on respecte un peu plus les intérêts d'une corporation qui a rendu de si grands services à la France, celle des agents voyers, et qu'elle cesse d'être brimée constamment comme elle l'est par la corporation des ponts et chaussées. (*Très bien ! très bien !*)

J'appelle l'attention de M. le ministre sur ce fait ; j'espère qu'il me donnera satisfaction. Je ne dois point lui dissimuler que le corps des agents voyers de France est profondément ému, qu'il est très attristé par la guerre acharnée qui lui est faite, qu'il commence à se plaindre de cette guerre, qu'il entend se défendre : et j'espère bien que M. le ministre de l'intérieur — dont les agents voyers sont les fidèles et dévoués collaborateurs, attendu qu'ils dépendent de son ministère — voudra bien à son tour prendre la défense de ces agents zélés et si utiles de la France. (*Très bien ! très bien !*)

Je vois devant moi l'honorable M. Henry Boucher ; et je me rappelle qu'il n'y a pas bien longtemps, il fut l'auteur du projet de loi qui fut adopté par la Chambre et qui ordonnait la fusion des routes nationales avec les routes départementales, c'est-à-dire la fusion de toutes les routes nationales au profit des départements et le renvoi de tous les services fusionnés au ministère de l'intérieur.

Cette proposition fut votée par la Chambre à une grande majorité. Elle n'a pas été votée par le Sénat qui a prononcé la disjonction de cette motion de la loi des finances de l'époque. Elle dort encore dans les cartons du Sénat.

Nous espérons que sinon dans cette législature — je ne puis faire aujourd'hui une proposition ferme — mais, dans la législature prochaine, les agents voyers trouveront encore des défenseurs, que la question sera reprise et qu'on prononcera enfin cette fusion définitive des routes nationales et des routes départementales. C'est là une chose tellement logique, que nous sommes encore à nous demander la raison de ces attermolements.

Nous avons un réseau de 38,000 kilomètres de routes nationales dirigé par une pléiade d'ingénieurs distingués, mais singulièrement trop nombreux, alors que nous avons 630,000 kilomètres de chemins vicinaux ou départementaux entretenus par un nombre d'agents voyers beaucoup moins considérable, et ces routes sont aussi bien entretenues et à meilleur marché que les routes nationales.

J'espère que M. le ministre voudra bien me donner satisfaction sur ce point et que dans l'avenir la motion déjà votée par la Chambre, définitivement votée par le Sénat, accomplira cette fusion qui sera un acte de

bonne administration. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Emile Constant.

M. Emile Constant. (Gironde). Sans entrer dans le fond du débat, je tiens à dire, au nom de mes collègues de la Gironde, que nous regrettons profondément l'exemple qu'a cru devoir choisir M. Jumel.

En effet, si la fusion est faite dans le département de la Gironde, c'est pour le plus grand bien du service vicinal, car ce service a à sa tête un homme absolument remarquable, M. Clavel, et nous ne pouvons former qu'un vœu, c'est que le service vicinal des Landes soit à la hauteur de celui de la Gironde. (*Applaudissements et rires.*)

M. le président. La parole est à M. Jumel.

M. Jumel. Mon collègue M. Constant sait très bien que je ne veux pas faire le moindre tort à la valeur de l'éminent ingénieur qui est la tête des services voyers de la Gironde; je le connais très bien depuis longtemps et je sais que c'est un homme des plus distingués. Ce n'est donc pas à lui que je fais le procès, mais au procédé illégal, je le répète, qui a été employé par le ministère des travaux publics pour faire de cet ingénieur, qui était un agent voyer en service détaché, un ingénieur des ponts et chaussées en service ordinaire, de sorte que, sans que le conseil général du département ait été consulté, sans qu'il l'ait su un seul instant, la fusion des services a été faite au profit des ponts et chaussées alors que si cette consultation avait eu lieu il en aurait peut-être décidé autrement. En tout cas elle était indispensable comme mesure préalable.

Que va-t-il arriver maintenant? C'est que, au fur et à mesure que les agents voyers dévoués que vous avez dans votre département, Monsieur Constant, seront atteints par la retraite, ils seront remplacés par des ingénieurs des ponts et chaussées si ce sont des agents voyers d'arrondissement et par des conducteurs des ponts et chaussées s'il s'agit d'agents voyers cantonaux. Tous vos services seront ainsi entre les mains du service des ponts et chaussées.

Et savez-vous quelle est la prétention des ingénieurs des ponts et chaussées? Je me rappelle une parole prononcée il y a quelques mois dans une commission extraparlementaire dont faisaient partie mes honorables collègues MM. Janet et Sibille, que je vois à côté de moi.

Le directeur de l'école des ponts et chaussées, expliquant la nécessité de faire à l'école des ponts et chaussées un cours de droit administratif très complet et très élevé, nous disait sans hésiter que MM. les ingénieurs des ponts et chaussées doivent être extrêmement instruits sur les questions de droit administratif parce qu'ils sont les conseillers indispensables de MM. les préfets. C'était la première fois que j'entendais dire que MM. les préfets n'étaient pas capables de résoudre les questions de droit administratif sans le concours de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées.

Le jour où tous les services de tous les départements seront entre les mains de MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, les conseils généraux ne seront plus les maîtres. Ce sera la corporation des ponts et chaussées qui, là comme partout où elle s'insinue, imposera bientôt son omnipotence inévitable et absorbante!

M. le ministre des travaux publics. Nul plus que moi ne rend hommage comme conseiller général et président du conseil général, au zèle, à l'intelligence et au dévouement des agents voyers.

L'honorable M. Jumel et ceux qui pensent comme lui n'auront pas grand peine à les défendre, car personne dans mon administration ne cherche à les attaquer.

Je me place sur le terrain où s'est placé M. Jumel, lorsqu'il a parlé des modifications apportées dans les services de la Gironde.

Quelle était la situation?

Il y a dix, quinze ou seize ans, un ingénieur, M. Clavel, fut détaché, après avis conforme du conseil général, au service vicinal de la Gironde.

M. le comte du Périer de Larsan. Et la Gironde s'en est toujours félicitée.

M. le ministre. Au mois de juin de cette année, M. Strohl, ingénieur en chef du service ordinaire des ponts et chaussées de la Gironde, fut nommé au service du contrôle du réseau de l'Etat. Le poste d'ingénieur en chef de Bordeaux était donc devenu vacant. Je me préparais à remplacer M. Strohl, lorsque je reçus du préfet la lettre suivante :

« Monsieur le ministre,

« Permettez-moi de faire appel à votre bienveillance personnelle pour la solution d'une question à laquelle s'attache une réelle importance.

« J'apprends par lettre officielle émanant de votre ministère que M. Strohl, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Bordeaux, est chargé de la direction du contrôle du réseau de l'Etat. Un sérieux intérêt s'attache à ce qu'il soit remplacé par M. Clavel, ingénieur en chef, chargé du service vicinal de la Gironde.

« M. Clavel est à la tête du service vicinal depuis dix-sept ans et il y a déployé de merveilleuses qualités administratives et professionnelles.

M. le comte du Périer de Larsan. Très bien!

M. le ministre. « Il a su gagner la confiance de tout le conseil général et de toutes les personnalités politiques du département.

« Je crois pouvoir affirmer sans crainte d'être démenti, que le service vicinal de la Gironde, sous son énergique et habile impulsion, peut être considéré comme un modèle. Il y a consacré une somme de labeur considérable; il a exécuté des travaux d'art remarquables; mais il s'est rendu maître du service, et quelque compliqué qu'il soit, il ne suffit plus à son activité et il peut y joindre, sans que les intérêts du département en souffrent, le service des ponts et chaussées.

« Le département verrait au contraire ce cumul avec faveur; le conseil général y trouverait une garantie de plus de bonne gestion pour l'ensemble des services qui ont tant de points de contact, et aussi ce qui importe davantage, encore une garantie pour la confiance, la cordialité, l'unité de vues qui doivent présider aux rapports des grands services départementaux entre eux.

« Je suis donc autorisé à vous dire que la nomination de M. Clavel à la tête du service des ponts et chaussées aura l'approbation unanime. »

« J'ai étudié la question au point de vue personnel et j'ai nommé ingénieur en chef du service ordinaire du département de la Gironde M. Clavel qui était agent voyer en chef du même département. L'hono-

nable M. Jumel me dit que j'ai commis une illégalité. Supposez que le préfet me propose de placer M. Clavel, ingénieur des ponts et chaussées, à la tête du service vicinal; il demande l'avis du conseil général; cet avis est favorable; M. Clavel devient directeur du service vicinal; il le dirige admirablement; le préfet et tous les représentants du département reconnaissent qu'il déploie des facultés remarquables dans ce service; puis la place d'ingénieur en chef devient vacante on me demande de nommer M. Clavel; je le nomme. Qu'y a-t-il d'illégal? On me dit que je n'ai pas consulté le conseil général; mais je n'avais pas à le consulter. J'aurais eu à le consulter si M. Clavel, ingénieur en chef, avait été proposé pour le poste d'agent voyer en chef; mais il était agent voyer en chef; pour le nommer ingénieur en chef, je n'avais pas à consulter le conseil général.

D'ailleurs, messieurs, nul plus que moi n'est, comme M. Jumel, partisan de la fusion des services de voirie. Il y a là une réelle économie à réaliser et un meilleur aménagement à faire de tous les services. (*Très bien! très bien! à gauche!*)

A ces deux points de vue, je suis tout à fait favorable à la fusion; en effet, chaque fois que se produit une mesure de ce genre, on constate en règle générale, à brève échéance, la réalisation d'une économie annuelle d'environ 10 à 15.000 fr. par département pour l'Etat, et d'une économie double et quelquefois triple pour les finances départementales. C'est ce qui explique qu'actuellement quarante ou quarante et un départements aient admis le système de la fusion. Mais cette fusion existe-elle dans la Gironde? Pas le moins du monde, et pourquoi? Parce que, pour qu'il y ait fusion dans un département, il faut que le service vicinal et celui des ponts et chaussées n'aient qu'une seule et même direction et que les agents voyers et les conducteurs soient répartis dans le département, sans tenir compte des localités respectives, pour gérer, les uns et les autres, indistinctement les chemins départementaux et les chemins vicinaux.

Or, le département en question, comprend deux services absolument différents; le service vicinal dirigé par M. Clavel et le service des ponts et chaussées dirigé par M. Clavel également, mais sans que ces services aient entre eux d'autres liens que la personnalité qui les dirige.

J'ai fait pour le mieux, vous le savez, dans un but d'économie et pour servir les intérêts du département. Je n'ai commis aucune illégalité.

L'honorable M. Jumel m'a posé une autre question; il m'a demandé si, conformément au vote de la Chambre et à la promesse que j'avais faite au cours de la discussion du dernier budget, j'avais rendu le décret permettant aux agents voyers de diriger le contrôle des tramways et des chemins de fer d'intérêt local.

J'ai tenu ma promesse; le décret a été transmis au conseil d'Etat avec une lettre spéciale de ma part, le priant d'examiner de très près la question de façon à éviter toute surprise et à mettre entre tous les articles la plus grande harmonie. Le conseil d'Etat m'a renvoyé mon projet en me demandant, étant donné le nombre assez grand des articles qui le composent, de faire imprimer les deux textes en regard. On est en train de faire cette opération; de nouveau la question va être posée devant le conseil d'Etat, et je suis per-

En attendant, quel que soit le département où on me demandera de confier le contrôle des tramways et des chemins de fer d'intérêt local aux agents voyers, quand l'avis du conseil d'Etat sera conforme, provisoirement, jusqu'à ce que le décret ait permis de le faire légalement, je donnerai cette autorisation. (*Très bien! très bien!*)

M. Jumel. Je demanderai qu'à l'école des ponts et chaussées on n'enseigne pas que le décret est la loi, parce qu'il est contraire à la loi.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 3, au chiffre de 3,893,000 fr.

(Le chapitre 3 est adopté.)

« Chap. 4. — Enseignement et école des ponts et chaussées, 232,000 fr. » — (Adopté.)

M. le président. « Chap. 5. — Personnel des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées, 7,760,800 fr. »

La parole est à M. Bignon.

M. Paul Bignon. Monsieur le ministre, j'ai une question très brève à vous poser :

Vous vous souvenez que l'an dernier, avec M. Dormoy, lors de la discussion du budget des travaux publics je vous ai demandé de vouloir bien reviser les indemnités accordées aux conducteurs et sous-ingénieurs des ports de notre pays, aussi bien des ports de la Manche que des ports de l'Atlantique et de la Méditerranée.

Des indemnités de résidence sont en effet accordées à ces fonctionnaires de l'Etat pour atténuer les charges qu'entraînent des séjours dans les grandes villes, dans les stations balnéaires ou thermales.

Ces indemnités ont été souvent fixées arbitrairement et des réclamations nous ont été présentées.

Lors de la discussion du budget de 1905, vous avez promis, monsieur le ministre, de procéder à cette revision. Je vois, en effet, par le rapport de l'honorable M. Sibille, que le 24 mai dernier vous avez nommé une commission composée d'inspecteurs généraux, d'ingénieurs des ponts et chaussées et de sous-ingénieurs et chargée de procéder à ladite revision. Je vois encore par le rapport de M. Sibille que vous avez demandé que cette commission, qui s'est réunie à diverses reprises et qui est chargée de demander des renseignements aux maires des communes dans lesquelles sont les ingénieurs, ait terminé ses travaux le 1^{er} octobre.

Voici le passage du rapport de M. Sibille auquel je fais allusion :

« La commission s'est réunie à diverses reprises et elle a émis l'avis qu'un certain nombre de renseignements (population, effectif de la garnison, produit de l'octroi par tête d'habitant, prix moyen de la viande et du chauffage, etc.) devraient être demandés à tous les chefs de service, pour lui permettre d'apprécier dans quelle mesure les indemnités de résidence paraîtraient pouvoir être revisées.

« Une circulaire a été adressée dans ce but aux ingénieurs en chef des différents services, avec invitation de répondre le 1^{er} octobre au plus tard. »

Je désirerais savoir quelle suite M. le ministre des travaux publics a donnée aux promesses que, à M. Dormoy et à moi-même, il a faites l'année dernière.

Il y a là une situation très digne d'intérêt, monsieur le ministre. Je vous ai, l'année dernière, signalé

du Tréport. Je pourrais encore vous en signaler d'autres et, entre autres exemples, apporter la preuve à cette tribune que des chefs cantonniers et des cantonniers ordinaires ont des indemnités plus élevées que les sous-ingénieurs et conducteurs.

Je viens donc vous demander, monsieur le ministre, de vouloir bien apporter à la Chambre le résultat des enquêtes et des travaux de la commission, que vous avez nommée en mai dernier. (*Très bien ! très bien !*)

M. Dormoy. Je m'associe cette année, comme je l'ai fait l'an dernier, aux observations présentées par M. Bignon et je tiens à appuyer énergiquement la requête présentée par mon honorable collègue.

La situation du personnel dont il a parlé est tout à fait digne d'intérêt; j'ai eu l'honneur, monsieur le ministre, de vous en entretenir plusieurs fois cette année. Je compte que vous pouvez enfin donner en particulier aux agents des ponts et chaussées et des mines de la Gironde l'augmentation et l'indemnité de résidence qu'ils réclament si légitimement. (*Très bien ! très bien !*)

M. le ministre des travaux publics. Ainsi que je l'avais promis, une commission s'est réunie; mais quand il a fallu fixer les bases nouvelles des indemnités de résidence, elle a fort hésité. Des propositions nombreuses ont été formulées et se sont, pour ainsi dire, croisées; dans les unes, on prenait comme base le prix de la viande, dans d'autres le prix du pain, dans d'autres encore celui des loyers, le nombre des enfants, etc. On ne s'entendait pas et on a décidé de faire une enquête.

Cette enquête a été faite, les procès-verbaux sont revenus entre les mains de la commission qui les dépouille actuellement.

Le résultat ne se fera donc pas, dans ces conditions, longtemps attendre et l'on peut espérer aboutir à bref délai.

En attendant, je m'occupe avec les disponibilités du chapitre en discussion de faire face aux nouvelles indemnités de résidence. (*Très bien ! très bien !*)

M. Paul Bignon. Je remercie M. le ministre de ses déclarations et je le prie de donner des ordres pour que la solution soit aussi rapide que possible.

M. le président. La parole est à M. Haudricourt.

M. Haudricourt. Dans le rapport de l'honorable M. Sibille, je trouve reproduit un arrêt du conseil d'Etat en date du 7 juillet 1905 dont l'article 1^{er} est ainsi conçu :

« La décision du ministre des travaux publics en date du 17 septembre 1904, est annulée en tant qu'elle a méconnu le droit du sieur Warnier d'être nommé à la 1^{re} classe de son grade pour prendre rang à partir du 1^{er} juillet 1904. »

Je demande à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien nous dire ce qu'il a fait et ce qu'il entend faire en ce qui concerne le paiement du traitement de M. Warnier à partir du 1^{er} juillet 1904.

M. le ministre des travaux publics. Je ne peux que m'incliner devant la décision du conseil d'Etat et j'ai ordonné le paiement.

M. Haudricourt. Je remercie M. le ministre de sa déclaration.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 5, au chiffre de 7 260 000 fr.

M. le président. « Chap. 6. — Personnel des ingénieurs des mines, 655,800 fr. »

La parole est à M. Janet sur le chapitre.

M. Léon Janet. Messieurs, je voudrais à propos du chapitre 6 appeler en quelques mots votre attention sur deux points spéciaux.

L'honorable M. Sibille indique dans son rapport qu'un projet de décret a été préparé pour réaliser la fusion du traitement proprement dit et des frais fixes des ingénieurs des ponts et chaussées, mais qu'aucun projet de décret analogue n'a encore été soumis au ministre des finances en ce qui concerne les ingénieurs des mines, que la commission du budget estime devoir être assimilés, au point de vue du traitement, aux ingénieurs des ponts et chaussées. Je crois savoir que, depuis le dépôt du rapport, l'administration des travaux publics s'est préoccupée de la question. Je prierai donc simplement M. le ministre de vouloir bien nous confirmer la chose.

- J'ai en outre à demander une explication au sujet d'un arrêté qu'a pris M. le ministre des travaux publics, le 18 mai 1905, pour adjoindre au comité chargé de dresser le tableau d'avancement, deux sous-ingénieurs des mines. Je trouve la mesure excellente en elle-même, mais il devrait toutefois être bien entendu que ces sous-ingénieurs des mines n'auront à se prononcer que sur l'avancement des sous-ingénieurs et des contrôleurs des mines. Il ne serait évidemment pas admissible qu'ils aient à juger les services des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires. Je pense être d'accord avec M. le ministre sur l'interprétation à donner à cet arrêté.

M. le ministre des travaux publics. Il est entendu que ces sous-ingénieurs ne siègeront dans le comité que lorsque ceux de leur grade seront proposés pour l'avancement.

Dans sa première question, l'honorable M. Janet me demandait si je me proposais de faire pour les ingénieurs des mines ce que j'ai fait pour les ingénieurs des ponts et chaussées, à savoir si je me proposais d'augmenter leur traitement ordinaire d'une partie de leurs frais fixes. Cela a été fait pour les ingénieurs des ponts et chaussées. J'ai déjà préparé un décret qui est entre les mains du ministre des finances. Je ferai pour les ingénieurs des mines ce que j'ai fait pour les ingénieurs des ponts et chaussées.

M. Léon Janet. Je remercie M. le ministre de ses déclarations et me borne à en prendre acte.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 6, au chiffre de 655,800 fr.

(Le chapitre 6, mis aux voix, est adopté).

VI

ÉCOLE POLYTECHNIQUE

Dans le numéro de décembre 1905, nous avons annoncé par erreur le remplacement de M. Laisant, examinateur d'entrée à l'École. C'est M. Laurent qui a été remplacé et M. Laisant reste en fonctions.